
За рулём
2
Февраль
1963

За рулём
2
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫ[Й]
ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТ[ВА]
Февраль 1963. Год издания 21-й



В этом номере:

На первой странице обложки: идут ракеты...
Фото Б. Чернышева



Государственный комитет по автоматизации и машиностроению организовал выставку законченных научно-исследовательских и проектно-конструкторских работ в области машиностроения и автоматизации. На ней экспонируются сотни образцов новых машин, станков, различного оборудования, приборов, средств механизации и автоматизации, внедряемых в различных отраслях народного хозяйства.

Выставка явилась не только демонстрацией достижений отечественного машиностроения и приборостроения, но и своеобразной школой для работников промышленности и научно-исследовательских учреждений. Ее осмотрели представители многих совнархозов страны.

5 января эту выставку посетили Ф. Р. Козлов, А. Н. Косыгин, Н. С. Хрущев и А. П. Рудаков.

На открытой площадке руководители Коммунистической партии и Советского правительства осмотрели новые образцы сельскохозяйственных и строительно-дорожных машин.

Большой интерес вызвали конструкции новых машин, станков, приборов, средств механизации и автоматизации, размещенные на трех этажах огромного здания научно-исследовательского института.

Внимательно были осмотрены работы ученых и конструкторов, создающих транспортные машины. Были высказаны рекомендации о необходимости быстрее наладить массовое производство арочных шин, пневмокатков, которые позволяют использовать автомобили в сложных дорожных условиях — при снежных заносах, в песках, в заболоченных местностях, создания универсальных машин для использования в различных дорожных условиях.

На снимке: руководители партии и правительства осматривают экспонаты выставки.

Фото А. Устинова



Спортивный сезон этого года столичные спортсмены открыли автомобильными гонками на спортивных и гоночных машинах по кольцу московского ипподрома.
На снимке: момент гонок.

Фото мастера спорта В. Егорова

За нашу Советскую Родину!

СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ
СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ

ВСЕГДА В БОЕВОЙ ГОТОВНОСТИ

Д. Д. ЛЕЛЮШЕНКО,
дважды Герой Советского Союза, генерал армии

Сорок пятую годовщину своего существования Вооруженные Силы первого в мире социалистического государства отмечают в обстановке огромного трудового подъема всего советского народа. Трудящиеся нашей страны сделали крупный шаг вперед по пути выполнения грандиозного плана построения коммунизма в СССР, принятого историческим XXII съездом Коммунистической партии Советского Союза. Успешно завершен четвертый год семилетки. С каждым днем наша держава становится все более сильной.

Важнейшим этапом в укреплении могущества нашей Родины явился ноябрьский Пленум Центрального Комитета КПСС, рассмотревший вопрос о развитии экономики СССР и перестройке партийного руководства народным хозяйством. Доклад Никиты Сергеевича Хрущева и решения ноябрьского Пленума открыли перед советским народом новые перспективы в успешном выполнении великой программы построения коммунизма.

Все помыслы советского народа устремлены к созиданию, к строительству коммунизма. Центральный Комитет КПСС, Советское правительство, твердо следуя ленинским принципам политики мирного сосуществования, делали и делают все для сохранения мира.

Наше стремление к миру ярко и убедительно показано в докладе товарища Н. С. Хрущева на второй сессии Верховного Совета СССР, в котором дан глубокий анализ современного международного положения и внешней политики Советского Союза.

Главный итог внешнеполитической деятельности нашей партии и Советского правительства за последнее время — это предотвращение нападения империалистов США на революционную Кубу.

Кризис в районе Карибского моря в октябрьские дни 1962 года развивался угрожающе быстро. Американское командование привело в полную боевую готовность все свои вооруженные силы. То же самое сделали в Европе союзники США по НАТО. Флот США начал пиратскую блокаду Кубы. В результате этих агрессивных шагов правительства США над миром нависла непосредственная угроза термоядерной войны. И если мир был все же сохранен, то этим человечество обязано мудрой политике КПСС, Советского правительства и его главе Никите Сергеевичу Хрущеву.

В ответ на угрозу империалистов Советские Вооруженные Силы были приведены в состояние немедленной готовности нанести агрессору самый мощный ответный удар. В то же время наше правительство предприняло все дипломатические меры для предотвращения агрессии против Кубы.

В послании президенту США Советское правительство заявило, что если США дадут обязательство не вторгаться на Кубу, а также будут удерживать от агрессии против Кубы другие союзные им государства, то Советский Союз готов вывезти с Кубы предоставленное ей для обороны оружие, которое США называют «наступательным».

В результате последующего обмена посланиями было найдено взаимоприемлемое решение. Цель — устранить угрозу нападения на братскую Кубу, предотвратить ядерную катастрофу — была Советским правительством достигнута.

Мероприятия Советского правительства получили всенародную поддержку внутри страны и одобрение честных людей на всем земном шаре. Это еще раз нашло подтверждение на второй сессии Верховного Совета СССР, когда посланцы советского народа единодушно одобрили ленинскую внешнюю политику нашего правительства, изложенную в докладе товарища Н. С. Хрущева и направленную на обеспечение мира во всем мире.

Героическая сорокапятилетняя история Советских Вооруженных Сил показывает, что решающим источником их непобедимости является повседневное руководство Коммунистической партии и ее ленинского Центрального Комитета, единство армии и народа. Наши воины — сыны свободного народа, строящего коммунизм, и нет для них более благородной, высокой и близкой цели, чем верно служить народу.

Созданные Коммунистической партией, при непосредственном участии и руководстве великого Ленина, Советская Армия и Военно-Морской Флот уже в первых сражениях с врагами молодой республики рабочих и крестьян проявили беззаветную преданность своей Советской Родине, делу коммунизма.

Доблестная Красная Армия во время гражданской войны наголову разбила полчища четырнадцати капиталистических государств и силы внутренней контрреволюции, пытавшиеся задушить родившуюся в боях республику Советов.

Великие победы были одержаны нашей армией и флотом в годы Великой Отечественной войны против немецко-фашистских захватчиков.

В ожесточенных боях с самой сильной в то время армией капиталистического мира — армией гитлеровской Германии — наши воины показали образцы массового героизма, беззаветную преданность Коммунистической партии, Советской Родине.

В беспримерных по своим масштабам и характеру сражениях советские воины под Москвой и Ленинградом, на Волге и Днепре, в Крыму и Заполярье, в Белоруссии и на Украине, под Варшавой и Будапештом, Берлином и Прагой своим мужеством и отвагой вписали самые яркие страницы в историю боевой славы Советской Армии и Военно-Морского Флота.

Вооруженное нашествие империалистов на СССР закончилось их полным крушением. Гитлеровские армии были наголову разбиты, победу одержали наши Вооруженные Силы вместе со всем советским народом.

В годы Великой Отечественной войны Коммунистическая партия, как и прежде, была руководящей и направляющей силой. Коммунисты находились в передовых рядах, на самых трудных и опасных участках фронта и показывали образцы выполнения боевых задач.

Отстояв свободу и независимость Советской Отчизны, наши Вооруженные Силы с честью выполнили благородную интернациональную миссию — помогли многим народам Европы и Азии избавиться от душившей их фашистской чумы.

Исход Великой Отечественной войны оказал глубочайшее влияние на дальнейший ход исторического развития всех народов. Мир воочию убедился в непобедимости Советских Вооруженных Сил, несокрушимости социалистического государства. Победа советского народа над гитлеровской Германией является предостережением воинствующим империалистам, грозящим миру новой войной. Разгром гитлеровских полчищ еще раз подтверждает тот факт, что применение против Советского Союза «политики силы» приводит к гибели самих агрессоров.

Империалисты США и правящие круги ряда других капиталистических стран делают все, чтобы помешать мирному сосуществованию государств с различным социальным строем. Не считаясь с волей народов, они ведут бешеную гонку вооружений, раздувают военную истерию. Они противятся ликвидации остатков второй мировой войны, отвергают предложения Советского Союза о всеобщем и полном разоружении, о заключении германского мирного договора.

Сговор правящих кругов США, Франции и Англии с вновь поднявшим голову германским милитаризмом представляет огромную опасность для мира. Западногерманские реваншисты открыто требуют ревизии границ, мечтают о новом походе на Восток.

Советский народ, понесший колоссальные жертвы при защите Отчизны, считает своей первейшей обязанностью перед лицом угроз империалистов проявлять постоянную бдительность.

«Пока же остается военная опасность, — указывает «Правда» в редакционной статье от 7 января 1963 года, — исходящая от империалистического лагеря, пока не достигнуто полное и всеобщее разоружение, КПСС считает своей священной обязанностью поддерживать оборонную мощь Советского государства, боевую готовность его Вооруженных Сил на уровне, обеспечивающем полный разгром любого врага. Человечество знает, какую великую военную мощь имеет Советский Союз... Если нам навяжут войну, Советский Союз сумеет постоять за себя и своих союзников. В этом отношении ни у кого не может быть никаких сомнений».

Благодаря вниманию Коммунистической партии, ее Центрального Комитета, лично Никиты Сергеевича Хрущева на основе высокого развития советской науки и техники боевая мощь нашей армии и флота неуклонно возрастает.

Коренным образом изменился характер войск. Их главная ударная сила сейчас — ракеты. Пехота полностью моторизована и стала высокоподвижной и маневренной. Родина дала в руки воинов Сухопутных войск новые типы танков, самоходные артиллерийские системы, много другой мощной боевой техники. Оснащены грозной техникой Воздушнодесантные войска.

Быстро развиваются войска Противовоздушной обороны. Известная история с американским разведчиком «У-2», который был в 1960 году первым выстрелом уничтожен нашими зенитчиками под Свердловском, доказала, что советские противовоздушные ракеты способны достать любой высотный самолет, который осмелится нарушить рубежи Советской Родины.

Чувство гордости вызывают у советских народов Военно-Воздушные Силы и Военно-Морской Флот, оснащенные новейшим современным оружием, в том числе ядерным ракетным оружием, способным наносить удары на дальние расстояния.

Особо надо сказать о Ракетных войсках стратегического назначения. Их мощь и точность удара обеспечивают уничтожение агрессора в любой точке земного шара. Известно, что некоторые из них послужили нашей Родине в исследовании и освоении космоса. Их точность получила высокую оценку в полете пионеров космических трасс, воспитанников нашей славной партии и народа Юрия Алексеевича Гагарина и Германа Степановича Титова, в групповом полете Андрияна Григорьевича Николаева и Павла Романовича Поповича, которые блестяще выполнили задание партии и Родины по освоению космического пространства.

Воины Советской Армии имеют верных боевых друзей в лице армий стран — участниц Варшавского договора.

Сорок пятую годовщину Советской Армии и Военно-Морского Флота советский народ встречает в условиях высокого патриотического подъема. Величие цели рождает в народе великую энергию. На предприятиях, стройках, в колхозах и совхозах развертывается социалистическое соревнование за досрочное выполнение народно-хозяйственных планов пятого года семилетки. Трудовой подвиг рабочих, колхозников, ученых, советской интеллигенции воодушевляет наших воинов и рождает у каждого из них высокое чувство ответственности за защиту Родины.

Одним из проявлений теснейшей связи народа с армией является работа оборонного Общества. Миллионы членов ДОСААФ вносят свой вклад в патриотическое дело укрепления обороны Советского Союза.

Коммунистическая партия, ее ленинский Центральный Комитет отводят Всесоюзному добровольному обществу содействия армии, авиации и флоту важную роль в упрочении обороны страны, в воспитании трудящихся в духе советского патриотизма и социалистического интернационализма, дружбы народов, высокой бдительности и постоянной готовности к активной защите интересов своей любимой Отчизны.

Центральный Комитет КПСС, высоко оценивая заслуги ДОСААФ в военно-патриотическом воспитании трудящихся, в подготовке молодежи к службе в армии, в обучении населения мерам защиты от оружия массового поражения, в развитии военно-прикладных и технических видов спорта, требует в то же время неустанного улучшения всей нашей работы, укрепления первичных организаций, оказания помощи в подготовке специалистов массовых технических профессий для народного хозяйства, всемерного развития общественных начал в деятельности комитетов и клубов, развертывании инициативы и самодеятельности членов Общества.

За время, прошедшее после V съезда ДОСААФ, в организациях Общества проделана значительная работа. Повысилась роль клубов, школ и курсов в подготовке кадров массовых технических профессий, в частности кадров водителей и мотоциклистов, улучшилась пропаганда технических знаний. Многие организации ДОСААФ успешно осуществляют курс на общественные начала в работе, по-настоящему взялись за внедрение хозяйственного расчета и самоокупаемости спортивных мероприятий. Эта работа уже приносит свои плоды.

В декабре прошлого года состоялся II пленум ЦК ДОСААФ, на котором в соответствии с задачами, вытекающими из решений ноябрьского Пленума ЦК КПСС, были всесторонне рассмотрены вопросы о дальнейшем развитии общественных начал в деятельности патриотического Общества и о работе организаций ДОСААФ Азербайджана, Литвы и Кемеровской области по подготовке населения к защите от оружия массового поражения.

В этих организациях, как и во всех других, повысилась активность рядовых членов Общества, возросло число желающих овладеть техническими профессиями, новые тысячи юношей и девушек занялись оборонными видами спорта. Но работа по привлечению общественного актива, замена платных работников общественниками все еще ведется робко, медленно. Многие опытные офицеры и генералы запаса, прошедшие суровую школу войны, умелые воспитатели и опытные специалисты остаются пока вне организаций ДОСААФ. А между тем их знания, энергия и инициатива помогли бы улучшить нашу работу во всех звеньях. Некоторые руководители комитетов ДОСААФ по-прежнему рассчитывают лишь на штатных работников, тогда как задачи, поставленные Коммунистической партией перед оборонным Обществом, могут быть успешно решены лишь при участии миллионов и миллионов активистов-общественников.

Партия учит нас оценивать деятельность по конкретным результатам. Для нас это — массовая и высококачественная подготовка кадров технических профессий, дальнейшее развитие технических видов спорта, обучение населения по программам гражданской обороны. Решив эти задачи, мы внесем свой вклад в дело дальнейшего укрепления обороноспособности нашей великой Родины.

Пусть враги мира, бряцающие оружием и грозящие нам войной, помнят предостережение Никиты Сергеевича Хрущева, сделанное с трибуны второй сессии Верховного Совета СССР:

«Советские люди хорошо потрудились над тем, чтобы создать самые современные и самые мощные средства обороны — атомную и водородную бомбы и ракетное оружие, включая межконтинентальные баллистические и глобальные ракеты. Мы создали эти средства, они являются лучшими в мире и имеются у нас в достаточном количестве для того, чтобы ответить на удар наших врагов молниеносным сокрушительным ударом, который испепелил бы и базы, нацеленные против нас, где бы они ни находились, и кузницы, кующие оружие для вооруженных сил агрессора».

Отмечая свое славное сорокапятилетие, Советские Вооруженные Силы, созданные великим Лениным, тесно сплоченные вокруг Коммунистической партии, неразрывно связанные с народом, закаленные в боях, бдительно стоят на страже мира и безопасности нашей социалистической Родины.

УНИФИКАЦИЯ В МОТОЦИКЛОСТРОЕНИИ

А. АБРОСИМОВ,
эксперт Государственного комитета Совета Министров СССР по автоматизации и машиностроению

В историю нашей партии, нашего государства ноябрьский Пленум ЦК КПСС войдет как важная веха на пути создания материально-технической базы коммунизма. Решения Пленума затрагивают коренные вопросы партийного и государственного строительства и направлены на быстрейшее выполнение задач, поставленных XXII съездом КПСС.

Советские люди сейчас по-новому, критически оценивают многое из того, что сложилось в долголетней практике.

В своем докладе на Пленуме ЦК КПСС товарищ Н. С. Хрущев, обращаясь к машиностроителям, говорил:

«Рассредоточенность научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций неизбежно приводит к тому, что они дублируют друг друга в создании машин и разработке технологических процессов, причем каждая из организаций плодит свои собственные конструкции и технологию, так сказать сама изобретает велосипеды. Естественно, что ни о какой типизации оборудования и унификации узлов и деталей здесь не может быть и речи. А ведь это основа специализации производства».

За последние годы созданы разнообразные образцы мотоциклов, мотороллеров, мопедов. Промышленность лучше стала удовлетворять потребности мотолюбителей и спортсменов. Но если сопоставить их конструкции, то станет ясно, что яркие примеры из области проектирования тракторов, турбин и генераторов, производства телевизоров и радиоприемников, приведенные в докладе товарища Н. С. Хрущева, совершенно точно характеризуют и положение в мотоциклостроении.

Возьмем, к примеру, наши тяжелые мотоциклы с колясками, которые делают два завода. Мотоцикл М-72 вначале выпускался только на Ирбитском мотозаводе. Позднее такие мотоциклы начали изготовлять по чертежам головного предприятия и киевляне. Затем на Киевском мотозаводе было организовано конструкторское бюро, которое стало разрабатывать собственные конструкции узлов, не считаясь с мнением создателей основной модели. В результате после ряда модернизаций (этим, естественно, занимался каждый из заводов) узлы ирбитской и киевской машин утратили всякую взаимозаменяемость.

Мотоциклы М-62 «Урал» и К-750, выпускаемые в настоящее время, очень близки по своим техническим характеристикам, а конструкции их узлов различны. На «Урале» устанавливается верхнеклапанный четырехтактный двигатель мощностью 28 л. с., на мотоцикле К-750 — нижнеклапанный мощностью 26 л. с. Передние вилки обоих мотоциклов имеют ход около 140 мм и почти равноценны по комфортабельности, но одна из них — телескопическая, а другая — рычажная. Потеряли взаимозаменяемость спицы, тормозные колодки, детали коробки передач, задней подвески. Различны даже присоединительные размеры боковых колясок, бензобаков. Колеса мотоцикла имеют один размер обода, но поставить одно вместо другого тоже нельзя — тормозные барабаны различаются по диаметру, а разница эта... 3 мм.

Не лучше обстоит дело и с другими изделиями мотопромышленности. Три завода — во Львове, Риге и Пензе — выпускают мотовелосипеды с одним и тем же двигателем «Д-4», а экипажные части почти не имеют ничего общего. Вот уж где буквально каждый изобретает велосипед! Ну, а если продолжить сравнение и выйти за пределы, так сказать, «видовых различий»? Возьмем мопед и мотовелосипед. Почему у них должны быть совершенно разные двигатели, если по рабочему объему один («Ш-50») больше другого («Д-4») лишь на 5 см³? Причем у этих двигателей одинаковые диаметры цилиндров (38 мм), а поршневые кольца не взаимозаменяемы.

Мы ограничились тремя примерами. В действительности их, к сожалению, больше. Каждый завод сам выпускает все детали как для сборки новых машин, так и запасные части для торгующей сети. Мотолюбители хорошо знают цену этой системы. Одних запчастей больше, чем достаточно, и они годами пылятся на складах, других, как говорят, днем с огнем не сыщешь.

Отсутствие унификации затрудняет специализацию предприятий по выпуску определенных узлов мотоциклов. Всем хорошо известно, что, например, автомобильные амортизаторы, которые делает специализированный завод, дешевле и имеют более стабильные характеристики, чем их двойники, изготовляемые на автомобильном заводе. Но организация специализированного производства деталей оправдана только тогда, когда достаточно велики масштабы этого производства, а для этого нужна максимальная унификация деталей машин.

В последнее время Государственным комитетом Совета Министров СССР по автоматизации и машиностроению совместно с Центральным конструкторско-экспериментальным бюро мотоциклостроения (ЦКЭБ), Киевским и Ирбитским мотозаводами проведена работа по унификации мотоциклов К-750 и М-62. На первом этапе были установлены основные посадочные размеры, которые нельзя менять без согласования с ЦКЭБ. Сохранение этих размеров обеспечит взаимозаменяемость узлов мотоциклов. Одновременно было определено, какие узлы в первую очередь должны быть унифицированы.

В результате принято решение о выпуске в 1963 году на обоих заводах первой промышленной партии мотоциклов с унифицированными узлами экипажной части (но пока с разными двигателями). Теперь можно будет полнее использовать производственные мощности заводов, сократить номенклатуру запасных частей, а со временем часть деталей вывести на специализированные заводы.

В настоящее время оба завода приступили к внедрению в производство унифицированных узлов. Но это еще, конечно, только первые шаги. Работа по унификации мотоциклов ИМЗ и КМЗ, видимо, должна закончиться созданием единой для обоих заводов модели тяжелого мотоцикла с коляской, у которого будут полностью взаимозаменяемые узлы и детали. Различным, возможно, останется только их внешнее оформление (конфигурация бензобака, щитков и т. п.).

У нас есть уже некоторый опыт межзаводской унификации. На мотоцикле «ИЖ-Юпитер» устанавливается такая же шатунно-поршневая группа, как на «Ковровце-175». Еще дальше пошли конструкторы мотороллеров. В новой модели «Вятка-2» они на 80 процентов использовали детали двигателя и коробки передач «Ковровца-175». Такое решение уже сейчас заставляет думать о создании специализированного производства по массовому выпуску поршней, поршневых колец, пальцев и других деталей. И тогда проблема запчастей перестанет наконец существовать.

В ближайшее время предстоит унификация и других изделий мотопромышленности, выпускаемых на разных заводах. В первую очередь это касается мотовелосипедов. Надо отобрать наиболее удачные конструктивные решения и внедрить в производство узлы одинаковые для всех моделей. Конечно, решать этот вопрос следует продуманно, учитывая интересы государства и конкретные условия того или иного завода.

Возьмем, к примеру, львовские мотовелосипеды МВ-042 и рижские «Гауя». МВ-042 имеет штампованную раму, а «Гауя» — трубчатую. Удачнее львовская конструкция, но освоение ее требует крупногабаритных штампов и мощных прессов, которых нет у рижан. Видимо, в этом случае меньшим злом будет оставить разную конструкцию рам, сохранив одинако-

НЕРЕШЕННЫЕ ЗАДАЧИ АВТОМОБИЛЬНОЙ НАУКИ

Г. ЗИМЕЛЕВ,
генерал-майор инженерно-технической службы, заслуженный деятель науки и техники

Наука, конструкторская мысль — движущие силы технического прогресса, который имеет важнейшее значение для создания материально-технической базы коммунизма. Говоря об этом на ноябрьском Пленуме ЦК КПСС, товарищ Н. С. Хрущев подчеркивал, что наука и производство взаимосвязаны, дополняют и оплодотворяют друг друга.

Развитие автомобильного дела в нашей стране убеждает в справедливости этих слов. Дальнейший его прогресс немыслим без широкого внедрения достижений автомобильной науки в производство. В свою очередь и она не может успешно двигаться вперед, не опираясь на производственный опыт автомобилестроителей и автотранспортников.

Научные исследования в данной области весьма многообразны и по своим направлениям и по характеру — от изучения сложных термодинамических и физико-химических процессов в двигателе до установления наиболее целесообразной формы путевого листа, от разработки отвлеченных теоретических методов, практическая потребность в которых может возникнуть лишь в последующем, до решения конкретных первостепенных задач.

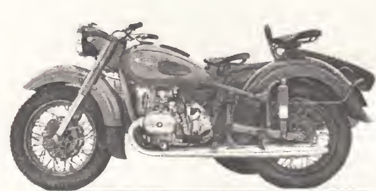
В этой статье нам хотелось бы коснуться исследований, связанных с совершенствованием автомобильной техники, в частности подвижного автомобильного транспорта.

История техники знает не один пример, когда принятое на определенной ступени развития производительных сил решение на длительный срок предопределяет параметры, конструктивные формы и свойства узла, агрегата, машины. Нередко после того, как производительные силы достигают нового, более высокого уровня, возникшие взаимосвязи начинают тормозить быстрый переход к более рациональным свойствам и формам тех или иных объектов техники.

Иногда эти взаимосвязи имеют экономические корни, иногда они обусловлены известной консервативностью производства, особенно массового. Часто же причины указанного «торможения» еще сложнее и преодоление их требует глу-

УНИФИКАЦИЯ В МОТОЦИКЛОСТРОЕНИИ

вые посадочные размеры двигателя, передней вилки и т. д. В то же время у МВ-042 передняя вилка телескопическая. В планах модернизации «Гаун» также намечается устанавливать телескопическую вилку, но свою. Спрашивается, зачем же нужно это делать, если львовская конструкция отлично зарекомендовала себя?

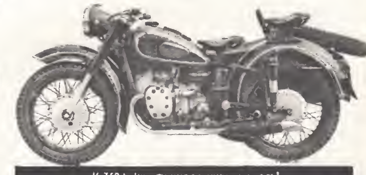


М-63 «Урал» (унифицированная модель).

Унификация сулит большие выгоды в эксплуатации машин. Речь идет прежде всего о быстроизнашивающихся и наиболее часто ремонтируемых узлах и деталях. У мотоциклов М-103 и «Ковровца-175» вполне можно сделать одинаковыми детали передней вилки (втулки, сальники), задней подвески. Особых трудностей это не вызовет, а удобства принесет большие. Следует с той же целью пересмотреть и конструкции двигателей «Ш-50» и «Д-4».

Совершенно очевидно, что в мотоциклетной промышленности нужно сосредоточить руководство технической политикой в одних руках. По-видимому, эти функции следует возложить на Центральное конструкторско-экспериментальное бюро мотоциклостроения. Оно должно следить за тем, чтобы в планах конструкторских отделов заводов не было параллелизма, чтобы они не брались за одни и те же темы. При утверждении технических заданий на проектирование новых изделий ЦКЭБ обязано своевременно давать заводам рекомендации, по какому направлению должна развиваться конструкция машины и какую унификацию с другими изделиями наиболее целесообразно применить.

Работники мотоциклетной промышленности горячо одобряют решения ноябрьского Пленума ЦК КПСС. Лучшим их ответом на заботу партии будет создание более совершенных и дешевых мотоциклов, мотовелосипедов, мопедов и мотороллеров.



К-750А (унифицированная модель).

бокого научного анализа, длительных экспериментов и теоретических разработок. Поясним эту мысль на наиболее наглядном примере из области, смежной с автомобильной техникой.

Плуг и некоторые другие сельскохозяйственные орудия на протяжении многих столетий непрерывно совершенствовались, повышалась их производительность, качество обработки почвы, орудия становились более долговечными и так далее. Однако, один показатель оставался все время неизменным или почти неизменным. С тех пор как человек впряг в плуг быка и лошадь, скорость пахоты определялась скоростью шага этих животных, то есть примерно 3—4 км/час. Даже когда на смену лошади в сельском хозяйстве пришел трактор, скорость пахоты выросла весьма незначительно и достигла всего 5—6 км/час.

Современные мощные быстроходные тракторы или тягачи, казалось бы, могли обеспечить скорость пахоты в 15, 20, а может быть, и 30 км/час. Однако ограничение ее обусловлено не тяговыми средствами.

В течение веков форма плужного лемеха совершенствовалась применительно к климату, почвам и агрикультурным требованиям. Одно оставалось неизменным — скорость, задаваемая «средствами тяги», то есть лошадью. Когда несколько лет тому назад была сделана попытка повысить установившуюся скорость движения при пахоте, то уже при скорости 8—10 км/час оказалось, что поднимаемый отвалом обычного плуга пласт земли разрушался, а структура почвы нарушалась. При еще большей скорости земля становилась совершенно непригодной для последующего посева.

Возникли новые требования к проектированию плуга (и других сельскохозяйственных орудий), форме его рабочих органов и их сочетанию. Сельскохозяйственная наука начала уделять этим вопросам необходимое внимание, и нужно думать, что решение задачи скоростной пахоты и повышение скоростей разнообразных сельскохозяйственных орудий уже не за горами.

Приведенный пример не имеет непосредственного отношения к области, которую мы рассматриваем, но косвенно он может натолкнуть на подобные «тормозящие», исторически сложившиеся взаимосвязи и в автомобильной технике.

Современный автомобиль представляется нам совершенной машиной как в отношении его общей компоновки, так и отдельных узлов и механизмов.

Особенно много внимания конструкторы, экспериментаторы и исследователи уделяют совершенствованию автомобильного двигателя. Такой интерес понятен. Именно в этом агрегате происходят сложные процессы превращения химической энергии, заключенной в топливе, в тепловую, а затем — в механическую энергию вращения коленчатого вала; именно в двигателе есть еще немало неиспользованных возможностей.

К сожалению, коэффициент полезного действия автомобильного двигателя пока еще чрезвычайно низок. У карбюраторных двигателей при полном открытии дроссельной заслонки он в лучшем случае достигает 25—30 процентов. Иными словами, не менее 70—75 процентов сгорающего в них топлива расходуется бесполезно. В автомобильных дизелях коэффициент полезного действия несколько выше. Но и там большая часть топлива сгорает впустую.

Чем же вызвано такое расточительство? Еще в 60-х годах XIX столетия, когда создавались первые тепловые двигатели внутреннего сгорания — к этому классу силовых установок практически относятся все автомобильные двигатели, — в схеме их рабочего процесса было заложено внутреннее противоречие. Для получения механической энергии требуется дать двигателю тепло, а чтобы обеспечить надежную работу всех механизмов, большую часть его нужно немедленно отводить и рассеивать в атмосферу, то есть буквально «выбрасывать на ветер».

И как ни странно, за 100 лет, несмотря на то что много было сделано для совершенствования конструкции двигателя и его отдельных узлов, не удалось отойти от этой «расточительной» схемы рабочего процесса.

Повышение коэффициента полезного действия двигателей имеет очень большое значение, если учесть, что в мире эксплуатируется громадное число автомобилей и ежедневно сжигается до миллиона тонн бензина. Ведь суммарная мощность автомобильных двигателей во много раз превышает мощность всех электрических станций. Вот почему даже незначительное улучшение рабочих процессов в двигателях сулит колоссальную экономию средств и ресурсов в масштабе страны.

Научные исследования в этом направлении, если и ведутся, то в весьма ограниченных масштабах. Между тем уже сейчас задача создания такого преобразователя тепловой энергии, при котором потери тепла были бы сведены к минимуму, весьма актуальна.

Обнадеживающие результаты дают проводимые в настоящее время исследования по непосредственному преобразованию тепловой энергии в электрическую без промежуточной механической фазы. Не исключено, что в дальнейшем наука откроет пути преобразования заключенной в том или ином веществе химической энергии непосредственно в механическую, минуя промежуточную тепловую фазу.

Если продолжить разговор о потерях тепла, следует в первую очередь обратить внимание на то, как отводится оно от автомобильного двигателя. Для того чтобы предохранить детали кривошипно-шатунного механизма и поступающую в цилиндры смазку от воздействия высокой температуры газов, достигающей в момент вспышки 2000 градусов, были разработаны различные системы охлаждения. Преимущественное распространение, как известно, получило водяное охлаждение.

Температура охлаждающей воды, ограничиваемая пределом в 85—90 градусов, предопределила фактическую тепловую напряженность двигателя, а также ряд его параметров и применяемых в конструкции материалов. Правда, при современных закрытых системах водяного охлаждения эти значения увеличиваются, но весьма незначительно.

С охлаждающей водой отводится около 35 процентов всего тепла, вносимого в двигатель. Около 25 процентов его уносится отработавшими газами в атмосферу.

Если бы удалось хотя бы несколько уменьшить отвод тепла от двигателя, не нарушая его работу, была бы получена огромная экономия топлива. Но в этом случае, очевидно, придется повысить тепловую напряженность, что, в свою очередь, потребует новых материалов для многих деталей и новых высокотемпературных смазок.

К той же группе вопросов можно отнести исследования по снижению затрат мощности на приведение в действие ряда вспомогательных механизмов и устройств двигателя.

В технической литературе неоднократно подчеркивалось, что, например, на привод вентилятора системы охлаждения расходуется 8—10 процентов (а иногда и больше) максимальной мощности, развиваемой двигателем. Следует отметить, что, вызывая значительную затрату энергии, работа вентилятора в наших климатических условиях часто дает отрицательный эффект, ведет, в частности, к переохлаждению двигателя. На практике борются с этим нежелательным явлением, полностью или частично прекращая проход воздуха через радиатор. Вряд ли надо доказывать, что рациональнее автоматически или хотя бы принудительно выключать вентилятор. Многочисленные эксперименты подтвердили это, и нужно полагать, что скоро наши автомобильные двигатели будут снабжены соответствующими приспособлениями.

Очевидно, пора уже провести исследования, направленные к снижению затрат мощности на привод и других вспомогательных механизмов и устройств: водяного насоса, компрессора, гидронасоса (на автомобилях с гидроусилителями) и т. п.

Среди научных работ в области автомобильных двигателей важное значение приобретают и те, что связаны с уменьшением загрязнения воздуха отработавшими газами. В этих газах вследствие неполного сгорания рабочей смеси в цилиндрах двигателя содержится относительно большое количество весьма вредной для человеческого организма окиси углерода (CO). Уже сейчас на основных магистралях крупных городов, особенно в часы «пик» и у светофоров, концентрация CO в воздухе такова, что люди, вынужденные находиться поблизости, часто чувствуют головную боль, тошноту. Жильцам нижних этажей домов, расположенных на улицах с оживленным движением, приходится из-за этого летом даже держать окна закрытыми.

В тяжелых, нездоровых условиях находятся регулировщики уличного движения, водители автобусов, троллейбусов, трамваев, такси, не говоря уже о пешеходах.

В настоящее время борьбой с загрязнением воздуха отработавшими газами занимаются в меру своих возможностей органы санитарно-эпидемиологического надзора. Думается, что пора в это важное для здоровья миллионов людей дело широко включиться конструкторско-экспериментальным отделам и лабораториям автомобильных и карбюраторных заводов, а также научно-исследовательским институтам.

Основная область исследований здесь — улучшение сгора-

ния рабочей смеси в цилиндрах, особенно на переходных режимах (разгон, переключение передач и т. п.).

Часть этих работ связана с изменением формы камеры сгорания. Полезными могут оказаться и исследования по дожиганию окиси углерода в выпускном тракте. За рубежом, например, устанавливают дожигатели непосредственно в глушителе.

И, конечно, уменьшению содержания вредных примесей в отработавших газах способствуют систематическая регулировка карбюратора, тщательное обслуживание двигателя и умелое вождение автомобиля, в частности полное исключение так называемых «перегазовок» при кратковременных остановках, плавное открытие дроссельной заслонки при трогании с места и т. п.

Еще в большей мере, чем автомобильные двигатели, «повинны» в загрязнении воздуха двигатели мотоциклов и мотороллеров. Хочется надеяться, что устранением причин неполного сгорания и усиленного дымообразования в них займутся в ближайшее время конструкторы мотоциклетных заводов и работники Центрального конструкторского бюро мотоциклостроения. Кстати, пора провести исследования и по снижению шума мотоциклетных двигателей.

Большое число теоретических и экспериментальных работ было посвящено у нас и за рубежом автоматическим передачам. Все же эта проблема еще далека от окончательного решения.

Наибольшее применение нашло сочетание гидродинамической передачи, обеспечивающей в заданном диапазоне плавное, бесступенчатое изменение передаточного числа трансмиссии, с двух- или трехступенчатой механической коробкой передач, имеющей обычно автоматическое устройство для переключения. Такие передачи получили название гидромеханических. Применение их существенно облегчает и упрощает труд водителя. Теоретически они должны повышать динамические и экономические качества автомобиля. Однако на практике добиться этого не удается, так как гидродинамические передачи обладают относительно низким коэффициентом полезного действия.

Резкое увеличение в последнее десятилетие мощности двигателей американских легковых автомобилей в известной мере продиктовано стремлением сохранить их высокие динамические качества при внедрении гидромеханических передач. Такие передачи, безусловно, упрощают управление машиной, однако целесообразность их установки на легковых автомобилях (особенно индивидуального пользования) спорна. Вряд ли значительное усложнение конструкции компенсируется облегчением переключения передач, и без того мало утомительным.

В то же время для легковых автомобилей общего пользования и грузовых, на которых длительность работы и утомляемость водителей велики, отмеченное выше достоинство гидромеханических и других автоматических передач приобретает первостепенное значение. Вот почему в нашей стране, где заботе о человеке труда уделяется главное внимание, надо продолжать и форсировать исследования по совершенствованию (при одновременном упрощении конструкции) гидромеханических и созданию других надежно действующих и экономичных автоматических передач.

Большие работы ведутся в СССР по улучшению автомобильных шин. Но, на наш взгляд, эти исследования необходимо значительно расширить и углубить. Низкая еще ходимость шин вызывает громадные непроизводительные затраты. А какой ущерб наносят простои автомобилей из-за нехватки покрышек!

Строительство новых шиноремонтных заводов, создание покрышек со сменным протектором — конечно, своевременные меры. Думается, однако, что основная задача исследователей и инженеров заключается в резком увеличении — по крайней мере в два раза — срока службы самих протекторов, чтобы и по этому параметру они не уступали лучшим зарубежным образцам.

Обращаясь к общим проблемам автомобильной техники, требующим глубокого научного исследования, в первую очередь следует назвать снижение веса автомобилей. За последние годы кое-что сделано в этом отношении, но достижения пока еще незначительны. Вряд ли нужно доказывать, что сокращение расхода металла в автомобилестроении, которое является одним из крупнейших его потребителей в стране, принесет огромную выгоду государству. Снижение собственного веса автомобиля, кроме того, улучшит и ряд его эксплуатационно-технических показателей.

Настало время наряду с эпизодическими мерами по уменьшению веса отдельных деталей провести большие комплексные исследования по этой проблеме в целом. Они должны включать разработку расчетных и эксплуатационных методов оценки прочности и износостойкости деталей, предусматривать широкое внедрение в конструкции автомобилей синтетических материалов и легких сплавов. Любые средства, затраченные на подобные исследования, будут в короткий срок возмещены.

В Советском Союзе быстро развивается сеть автомобильных дорог с твердым покрытием, но полностью удовлетворить потребность в них, учитывая огромные просторы страны, удастся еще не скоро.

В связи с этим приобретает важное значение проходимость, или, как сейчас говорят, вездеходность автомобиля. Она достигается либо путем установки тех или иных приспособлений, например цепей противоскольжения, шин специального профиля, либо за счет особой конструктивной схемы автомобиля (привод на все колеса, увеличение числа осей, применение колес очень большого диаметра и т. п.).

Оба эти способа, если осуществлять их «на глаз», по изобретательской интуиции, положительных результатов почти никогда не дают. Здесь требуются тщательные исследования, как теоретические, так и экспериментальные. Цель их — изучение взаимодействия колеса с грунтом и снегом, влияния на это взаимодействие параметров шины (ее размеров, формы, давления воздуха), распределения веса по осям, оценка влияния на вездеходность автомобиля запаса мощности, конструкций трансмиссии, подвески и т. д.

В заключение несколько слов о работах, почти еще не затронутых научной и исследовательской мыслью. Речь идет о таких конструктивных решениях, при которых необходимость в уходе за автомобилем, его узлами и агрегатами или полностью отпадет, или будет сведена к минимуму.

В настоящее время объем технического обслуживания при эксплуатации автомобиля чрезмерно велик. Выполнение ряда работ связано с большой затратой сил, с известными неудобствами. Затруднен доступ к отдельным узлам и, чтобы обслужить автомобиль, приходится залезать под него, так как не во всех гаражах имеются осмотровые канавы. Иногда кажется, что конструкторы, совершенствуя машины, не задумываются над тем, какие заботы возникают у водителя при их эксплуатации, особенно за городом, в сельской местности.

Недавно одна из французских автомобильных фирм выпустила автомобиль с герметически запаянной системой охлаждения. На заводе в нее заливают незамерзающую жидкость. Благодаря этому за весь срок службы автомобиля не требуется никакого ухода по системе охлаждения, ни ее промывки, ни долива или замены жидкости. На этой же машине всего четыре точки смазки.

Уже в ближайшее время предстоит заменить рабочие пары, требующие консистентной смазки, самосмазывающимися поверхностями из синтетических материалов. Должны быть разработаны всесезонные смазки для всех агрегатов, включая двигатель, со сроком замены через 50 тыс. км пробега, а в дальнейшем — вообще не нуждающиеся в замене, пока эксплуатируется автомобиль.

Необходимо создать такие крепежные устройства, которые не требовали бы периодической подтяжки. Хотелось бы, чтобы все зазоры регулировались в процессе работы автоматически.

Высказанные выше соображения об основных направлениях научных исследований в области автомобильной техники отнюдь не являются исчерпывающими. Было бы полезно продолжить на страницах журнала этот разговор. Желательно, чтобы работники научно-исследовательских институтов и вузов рассказали о том, над чем они трудятся сейчас, о законченных и подлежащих внедрению исследованиях.

Можно надеяться, что и производственники не останутся в долгу. Очень важно услышать их мнение о задачах, выдвигаемых практикой перед наукой. И, конечно, хотелось бы, чтобы они поделились своим опытом совершенствования автомобильной техники.

Эту статью Г. В. Зимелев написал для журнала «За рулем» незадолго до своей смерти.

ГЛАВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

После XXII съезда КПСС организации Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту провели немалую работу по расширению общественных начал, привлечению к деятельности комитетов тысяч и тысяч новых активистов. II пленум ЦК ДОСААФ, состоявшийся в конце декабря прошлого года, поставил перед Обществом боевую задачу: **неуклонно проводить линию на дальнейшее сокращение платного аппарата ДОСААФ, в течение трех лет перевести финансирование оборонно-массовой и спортивной работы за счет собственных средств комитетов Общества.** «Необходимо, — говорится в постановлении пленума, — сделать аппарат комитетов и клубов небольшим, высококвалифицированным и оперативным...»

При этом со всей решительностью поставлен вопрос о повышении общего уровня оборонно-массовой, учебной работы, военно-патриотического воспитания молодежи, улучшения технической, спортивной подготовки населения.

Где же пути к выполнению новых требований, продиктованных жизнью?

Решающее условие дальнейшего подъема всей деятельности оборонного Общества — широкое внедрение общественных начал, инициатива и самодеятельность членов ДОСААФ.

Ныне в организациях Общества насчитывается более восьми миллионов активистов. Сотни тысяч энтузиастов безвозмездно выполняют общественные обязанности пропагандистов военных знаний, преподавателей технических курсов и кружков, инструкторов, тренеров и судей по техническим видам спорта. Десятки тысяч специалистов в свободное от работы время бесплатно, бескорыстно преподают на технических курсах и в кружках Общества, оборудуют учебные классы, изготовляют наглядные пособия.

Ряды активистов-общественников пополняются все новыми и новыми силами.

Разве не примечателен такой факт. На трибуну II пленума ЦК ДОСААФ поднялся директор совхоза «Чалык» Молдавской ССР М. Курманов и рассказал, как он, директор совхоза, являясь в то же время председателем первичной организации ДОСААФ, сплотил вокруг себя актив, как этот актив в свободное от работы время проводит техническую пропаганду, организует спортивные игры, соревнования. Усилиями общественников совхоза бесплатно подготовлены десятки шоферов, трактористов и других технических специалистов. Большинство механизаторов совхоза — это выпускники досаафовских курсов. Активисты поставили задачу: в ближайшее время добиться, чтобы каждый работник совхоза приобрел техническую специальность, а тот, кто ее имеет, должен овладеть смежными профессиями.

Директор совхоза — председатель первичной организации Общества, главный инженер завода — руководитель спортивной секции, шофер автобазы — общественный инструктор на курсах, секретарь обкома ВЛКСМ — нештатный заместитель начальника автомотоклуба. Такие явления стали обычными в ДОСААФ.

Именно благодаря этой огромной армии активистов-общественников появилась возможность создать к началу этого года несколько тысяч самодеятельных спортивно-технических клубов, десятки самодеятельных школ гражданской обороны, открыть тысячи курсов и кружков.

Новым проявлением роста общественных начал, инициативы, активности членов ДОСААФ явилось образование внештатных отделов по основным направлениям оборонно-массовой, учебной и спортивной работы.

Первый опыт деятельности внештатных отделов со всей очевидностью убеждает: это та организационная форма, та ячейка, в рамках которой и вокруг которой в дальнейшем будут накапливаться общественные силы, создаваться условия для более смелого и решительного сокращения платного аппарата комитетов снизу доверху.

В 1962 году уже значительно сократилось число штатных работников. Но, как указал II пленум ЦК ДОСААФ, для подлинно широкого размаха общественной инициативы потребуется еще много усилий, энтузиазма, устранения ряда серьезных недостатков и ошибок.

По-прежнему многие комитеты недооценивают работу с активом и пытаются все задачи решать только силами платного аппарата. Не в почете общественные начала в республиканском комитете ДОСААФ Туркмении, в организациях Общества Андижанской области, Эстонской и Киргизской ССР. Не заботятся о привлечении общественности, недооценивают ее роль многие штатные клубы Общества.

Некоторые комитеты вместо того, чтобы выявить активистов, способных и желающих безвозмездно работать в аппарате Общества, образуют внештатные отделы из числа платных инструкторов. По такому неправильному пути пошли, в частности, в Астраханском обкоме ДОСААФ. В ряде мест такие отделы создаются формально, их состав утверждают заочно, «согласно прилагаемому списку», а люди, которые «зачислены» в отдел, об этом даже не знают.

Задача комитетов Общества — направить усилия на устранение этих недостатков, бороться за укрепление первичных организаций, множить ряды активистов, лучших из них смелее выдвигать на руководящую работу в комитеты и учебные организации ДОСААФ. Не загружать общественников второстепенными поручениями, предостеречь их от заседательской суетни, бумаготворчества.

Особенно большую работу предстоит провести в области подготовки технических кадров. Пленум потребовал от комитетов Общества обеспечить более тесную связь учебных организаций и клубов с руководителями предприятий, колхозов, совхозов, учебных заведений, с профсоюзными, комсомольскими организациями, с местными органами военного управления, а также воинскими частями и учреждениями, опираться на их помощь в техническом обучении и патриотическом воспитании молодежи.

Необходимо усилить руководство деятельностью штатных клубов ДОСААФ, прежде всего на основе расширения функций и прав советов клубов. В первой половине 1963 года предстоит повсеместно провести собрания членов клубов с отчетами и выборами советов.

Предстоит организовать подготовку в штатных автомотоклубах без отрыва от производства общественных инструкторов, тренеров и судей по видам спорта с таким расчетом, чтобы уже с 1965 года перевести работу большей части спортивных кадров на общественные начала. В каждой городской и районной организации ДОСААФ следует иметь не менее 75—100 подготовленных общественных инструкторов, тренеров и примерно такое же количество судей по техническим видам спорта.

Переход на хозрасчет и самоокупаемость потребует самого пристального внимания к работе самодеятельных спортивно-технических клубов, платных курсов. Многое еще не используется в хозрасчетной деятельности. Мало создается на хозрасчетных началах передвижных автоклассов, стоянок автомашин, мотоциклов, катеров, лодок; прокатных лодочных станций, мастерских по ремонту спортивной техники. Почти совсем не организуются в клубах платные технические консультации по вопросам эксплуатации техники, профилактические пункты для автомобилей и мотоциклов.

В связи с новыми требованиями к организационной, массовой и финансово-хозяйственной деятельности комитетов и учебных организаций Общества в ближайшее время будут приняты новые положения о клубах, хозрасчетных курсах, автошколах, самодеятельных спортивно-технических клубах.

Но уже сейчас, не дожидаясь этих документов, необходимо повысить ответственность руководителей комитетов, учебных организаций и самодеятельных клубов за расходование общественных средств, сбережение техники и материальных ценностей, активизировать работу ревизионных комиссий.

Всемерное развитие общественных начал в деятельности ДОСААФ усилит Общество как самодеятельную патриотическую организацию трудящихся, будет способствовать расширению внутриобщественной демократии и позволит привлечь к решению задач укрепления обороны страны еще более широкие массы населения.



Слагаемые успеха

— Жаль, что не приехали на несколько дней раньше, — говорит, здороваясь, председатель обкома ДОСААФ Юрий Константинович Корхов. — Могли бы побывать на интересном семинаре, который мы провели в Рафаловском самодеятельном автомотоклубе.

— В Рафаловском?

— Именно.

В Ровно я не впервые, и удивление мое имеет причины. Знал я, что в области уже около двадцати самодеятельных клубов, были известны и лучшие из них — спортивно-технические клубы Здолбунова, Дубно, Сарн — те, что обычно принимают участников всяких семинаров и совещаний, чей опыт перенимают другие коллективы. И вдруг — Рафаловка! Куда год назад экзаменаторы ГАИ и выезжали-то неохотно (все равно большинство не сдаст!), в которую и добраться совсем не просто... Припомнилось, что в 1960 году вообще намеревались закрыть клуб, как не отвечающий предъявляемым требованиям. Что же произошло за это время?

И председатель обкома и его заместители, побывавшие в самодеятельном, охотно рассказывают о разительных переменах в жизни автомотоклуба, называют фамилии, цифры, даты. Решено: еду в Рафаловку.

Легко сказать — еду. Раскисшие дороги Полесья не дают достаточных гарантий в успехе. Прямого поезда нет. Выручает маленький хлопотливый Ан-2, за какие-нибудь полчаса «пробуривший» стокилометровую серую подушку низких облаков между Ровно и Владимирцом. Отсюда до Рафаловки рукой подать — 18 километров.

...В кабине «газика» чуть потеснее, но зато тише, и можно слышать, что рассказывает председатель Владимирецкого райкома ДОСААФ Николай Шершин в те редкие мгновенья, когда дорога позволяет ему отвлечься.

— Да, дороги у нас «веселые». Тут не всякий шофер сможет. Трудно, но интересно... Из тех, кто работает в районе, многие наш автомотоклуб окончили. Как-никак, за три года почти 700 человек обучили... Сам я, между прочим, «права» тоже в самодеятельном получил...

Наконец, Рафаловка. «Газик» останавливается у небольшого одноэтажного дома с вывеской «Самодеятельный автоклуб». Входим. Из коридора четыре двери. За тремя из них учебные классы, четвертая открыта — здесь «штаб» клуба: учебная часть, совет, бухгалтерия, преподавательская.

«Начальник штаба» шофер 1 класса А. Бурцев знакомит с хозяйством клуба, которым руководит вот уже второй год. Объясняет скупо: класс такой-то, сделано таким-то... Но за редкими словами чувствуется сдержанная гордость. И, действительно, гордиться есть чем.

Около двух лет назад весь список учебных пособий клуба включал в себя всего лишь 32 пункта. Сегодня, для того чтобы перечислить их, не хватило бы и сотни наименований. Клуб имеет сейчас все необходимое типовое оборудование для учебы. В этом, может быть, и нет ничего особенного, но напомним, что речь идет о поселке, где нет ни крупных промышленных предприятий, ни больших автохозяйств.

Примечательно, что многое в классах автомотоклуба сделано руками преподавателей и курсантов. Нам запомнился, например, отличный стол-макет по правилам уличного движения со всеми типами улиц и дорожных пересечений, с электрифицированными светофорами. В том же классе есть и световое табло с дорожными сигнальными знаками. Сделано все это по «проекту» и при самом непосредственном участии бухгалтера клуба и его воспитанницы Евгении Снежко.

Показали нам и четко выполненные учащимися инструкционные карты, гараж (в клубе четыре машины) и законченный недавно пункт технического обслуживания автомобилей с эстакадой, необходимым инструментом и перечнем работ. В ближайших планах коллектива — строительство класса для горячей регулировки двигателей.

Крепкая материальная база позволила рафаловцам успешно справиться с заданием по подготовке специалистов. Планы, намеченные советом клуба на 1962 год, не только выполнены, но и значительно перекрыты. Вместо 125 человек в прошедшем году закончили курс обучения 180. Новые рубежи еще выше: 230 технических специалистов.

Радует и другое. Нередко еще, знакомясь с работой самодеятельных коллективов Общества, видишь, что название «клуб» они носят формально, являясь, по существу, обычными техническими курсами. Автомотоклуб в Рафаловке — это действительно клуб. В его жизни спортивная и пропагандистская работа занимает не последнее место.

Можно было бы рассказать здесь о том, что каждый выпускник клуба, кроме специальности, получает и 3-й спортивный разряд, что клуб уже имеет шесть мотоциклов и приобрел совсем недавно кроссовый ИЖ, что на последних областных соревнованиях по мотоциклетному кроссу спортсмены клуба заняли второе место.

А как умолчать о построенном летом 1962 года автодроме, на котором теперь перед выпуском каждой группы проводятся соревнования по фигурному вождению автомобилей; о том, наконец, что среди участников мотоэстафеты, посвященной месячнику советско-чехословацкой дружбы, были и члены Рафаловского автомотоклуба.

Да, многое изменилось в Рафаловке, а главное — люди. Именно их энтузиазм, знание дела, добросовестность, наконец, точный хозяйственный расчет активистов-общественников и дали те замечательные плоды, о которых мы рассказали.

С помощью райкома ДОСААФ укреплен преподавательский коллектив. Владимир Щесюк, например, — почти инженер: он студент-заочник Львовского сельскохозяйственного института. Все четверо инструкторов по вождению автомобиля — Б. Найман, П. Загорулько, В. Прокопчук и Д. Волочнюк — воспитанники самодеятельного клуба, здесь они повышали свое мастерство.

По-хозяйски, умело руководит делами клуба и вновь созданный общественный совет, в который, кроме уже известных нам Е. Снежко и П. Загорулько, входят шофер луцкой автоколонны О. Бредау, управляющий конторой «Сельхозтехника» С. Челюк, заведующий мастерской С. Федичнчик.

Мы познакомились с приходно-расходной сметой клуба на 1963 год (в октябре она была уже составлена и утверждена). Вот несколько ее цифр. Приход клуба в нынешнем году превысит 25 тысяч рублей. Куда же общественный совет думает израсходовать эти средства? Девять тысяч — на оплату преподавателей, около пяти — на спортивную работу, три — на приобретение наглядных пособий, а остальные — на ремонт техники, горюче-смазочные материалы и т. п.

Впрочем, «остальные» — не совсем верно. Две с лишним тысячи рублей вписаны в графу «Доход». Начальник клуба открывает планы совета:

— Деньги эти мы отложили на покупку автобуса. Очень он нам нужен. Понимаете, райком комсомола дает клубу кинопередвижку, а вот установить ее не на чем. А как помогла бы она нам в пропагандистской работе!

Вот этот постоянный поиск, чувство перспективы выгодно отличают общественность клуба и, на наш взгляд, во многом объясняют ее достижения.

...Уже уезжая, я вспомнил, что не узнал, как называлась тема прошедшего в Рафаловке семинара. Этот последний вопрос собрался задать начальнику клуба, но передумал. А так ли это важно?

Цель семинара понятна вполне: вот чего можно достичь, когда за дело взялись энергичные, знающие люди, когда они правильно понимают свои задачи и возможности, опираются в работе на общественность, инициативу, хозяйственный расчет.

Г. ЗИНГЕР,
наш спец. корр.

Пос. Рафаловка
Владимирецкого района
Ровенской области.



БЕЗ РУЛЯ И БЕЗ ВЕТРИЛ

В прошлые годы мы встречали в спортивных отчетах строки об успехах мотоциклистов Армении.

Вспомним хотя бы год 1959-й, Спартакиаду народов СССР. Тогда команда армянских гонщиков пробилась в группу лидеров, потеснив москвичей и спортсменов РСФСР. Но это было давно. С тех пор почти на всех всесоюзных соревнованиях спортсмены Армении прочно удерживают последние места. В минувшем сезоне они приняли участие всего лишь в двух первенствах из шести: по мотокроссу и многодневным соревнованиям. Однако и в этих видах они довольствовались ролью аутсайдеров.

Почему же мотоспорт в Армении — республике, где есть все условия для круглогодичных тренировок и соревнований, находится в таком прорыве?

Чтобы получить ответ на этот вопрос, мы побывали в Ереване и ознакомились с положением дел, так сказать, на месте.

Полтора года существует в Армении федерация автомотоспорта. Создание этого общественного органа воодушевило мотоциклистов и автомобилистов республики. На федерацию возлагали большие надежды. Ведь перестройка спортивного движения, перевод его на общественные начала открывали новые перспективы для развития инициативы и самодеятельности в спортивных коллективах, давали возможность привлечь молодежь к активному участию в спортивной работе. Но, забегая вперед, скажем: надежды любителей автомотоспорта не оправдались.

С деятельностью ФАМС Армении нас знакомил ответственный секретарь федерации тов. Аристакисян. Хотелось узнать многое: как федерация связана с городскими и районными секциями и клубами, как организует она подготовку спортсменов, как обобщает опыт лучших тренеров и т. д. и т. п.? Ответов на эти вопросы мы не получили. Больше того, выяснилось, что члены ФАМС не знакомы даже с Положением о федерации, ее правами и обязанностями. Роль федерации здесь сведена в основном к разработке календаря соревнований и утверждению списка команд для участия во всесоюзных встречах. В решении же главных, насущных вопросов развития мотоциклетного спорта в республике федерация, по существу, участия не принимает.

Объясняется это не только незнанием Положения о федерации. Беда заключается в том, что в состав ФАМС Армении вошли в подавляющем большинстве платные работники комитетов ДОСААФ и клубов. Многие же настоящие энтузиасты спортивной работы (а их немало в республике) остаются в стороне от участия в деятельности общественного органа автомотоспорта.

По словам тов. Аристакисяна, половина «действующих» членов президиума — штатные работники Общества. Не обошлось и без почетных членов, в числе которых — лица, давным-давно порвавшие связь с автомотоспортом. Стоит ли удивляться после этого, что за целый год президиум ФАМС собирался всего два раза!

Мы категорически против того, чтобы сводить деятельность федерации к заседательской суетне. Мотоспортом нужно руководить, разумеется, не от заседания к заседанию, а повседневно. Но о каком оперативном руководстве здесь может идти речь, если некоторые члены федерации не видели друг друга в глаза, а иные были избраны заочно?

Одна из важнейших задач федерации — координировать и направлять деятельность мотосекций и советов клубов на местах: в организациях ДОСААФ и спортивных обществах. Именно там, в низовых коллективах, должны решаться коренные вопросы спортивной работы — борьба за массовость, за повышение спортивного мастерства.

На поверку же оказалось, что при большинстве районных комитетов ДОСААФ и автомотоклубов мотосекции и советы бездействуют. Наш вопрос о работе общественного совета поставил начальника крупнейшего в республике Ереванского автомотоклуба тов. Миракяна в затруднительное положение. Дело в том, что вот уже полтора года, как совет фактически не существует. Ни одного заседания совета не было. Тов. Миракян не смог назвать даже ни одной фамилии членов совета клуба.

Не лучше обстоит дело и в мотоциклетной секции клуба. У спортсменов от нее остались одни воспоминания. Бывший председатель секции мастер спорта тов. Мурадян, в свое время принимавший активное участие в организации соревнований, вскоре перестал выполнять общественное поручение. Начавшийся было формироваться актив спортсменов быстро распался. Как и совет клуба, секция существует теперь только на бумаге.

Положение, сложившееся в Ереванском автомотоклубе, показательно и для других клубов республики. Ведь не случайно в минувшем сезоне в Армении было проведено всего четыре крупных мотоциклетных соревнования и не подготовлено ни одного мастера спорта. И это в то время, когда в первичных организациях ДОСААФ и в клубах республики имеются сотни мотоциклов. В Ереване построена хорошо оборудованная хозрасчетная мастерская. Спортсменам есть где отремонтировать мотоцикл, подготовить его к соревнованиям. Увы, все эти возможности не используются!

Одну из главных причин упадка спортивной работы мы назвали: федерация, ее президиум не нашли своего места в руководстве спортивной работой, не проявили активности и инициативы. Но есть и другая причина — недооценка федерации как общественного органа со стороны республиканского комитета ДОСААФ.

За последнее время комитет (председатель А. Казарьян) немало сделал для расширения спортивной базы — построено здание клуба, созданы мастерские, приобретены мотоциклы. Однако все это не дало еще желаемых результатов, так как в борьбе за новый подъем спортивной работы не участвуют широкие круги общественности.

Взаимоотношения между комитетом и федерацией нельзя назвать иначе, как «идиллическими». Президиум федерации не ставит перед комитетом коренных вопросов развития спорта, а тот, в свою очередь, ничего не делает, чтобы активизировать деятельность секций, советов клубов и их главного руководящего органа — федерации.

Вместо того чтобы опереться на общественный актив, республиканский комитет пустил федерацию по воле волн. Вот и движется она без руля и без ветрил.

Общественность наделена сейчас большими правами. В умелом использовании ее сил и энергии — залог массового развития автомотоспорта.

Н. ВАСИЛЬЕВ,
наш спец. корр.

г. Ереван.

ПОМОЩЬ ОКАЗАНА

В редакцию пришло письмо из Сухуми. Автор его — секретарь секции водно-моторного спорта местного морского клуба ДОСААФ тов. Некрасов писал о развале работы секции, о невнимании к ней работников республиканского комитета ДОСААФ.

Как сообщил редакции начальник Управления морской подготовки, спасательной службы и спорта ЦК ДОСААФ тов. Мачинский, факты, изложенные в письме тов. Некрасова, подтвердились. В настоящее время республиканский комитет предоставляет помещение для занятий секции. Сухумским водномоторникам выделено два скутера, гоночный подвесной мотор и материалы для строительства корпусов спортивных судов. Клуб получит еще два двигателя.

На автомобиле с Чапаевым

Рассказ шофера

Василий Иванович Чапаев! Он представляется молодежи всегда на лихом коне, в развевающейся по ветру бурке. А между тем, приняв под командование дивизию, Василий Иванович охотно и много пользовался автомашиной.

Мне посчастливилось некоторое время быть личным шофером прославленного начдива, видеть его и за разработкой оперативных планов, и в боевой обстановке, и на отдыхе. Попал я в дивизию к Василию Ивановичу неожиданно. Командир автоотряда вызвал меня и сказал:

— Вы назначаетесь в штаб 25-й стрелковой дивизии в личное распоряжение Василия Ивановича Чапаева!

Признаюсь, я немножко растерялся: о Чапаеве у нас говорили по всему фронту. Рассказывали, что он рвется на машине прямо на передовую. И это была правда. Уже через день после моего прибытия в дивизию Чапаев поехал на передовую. Подъехал почти к самым окопам, вышел из машины, прилег рядом с красноармейцами, заговорил. Его появление в подразделениях делало чудеса. На утомленных лицах бойцов оживала улыбка, в глазах загоралась твердая вера в успех.

— Чапа-аев приехал! — эти слова быстро передавались по цепи.

Каждый стремился быть ближе к Чапаеву, услышать слово любимого командира.

Прост был Василий Иванович в обращении с подчиненными, но уж если заметит нарушение дисциплины — пощады не жди.

Вспоминается такой эпизод.

Был у меня близкий товарищ по службе — шофер Коля Иванов. Любил он слушать рассказы про Чапаева и мечтал встретиться с ним, а если удастся, то и поговорить. И вот эта возможность «поговорить» однажды ему представилась. Привез Коля на грузовой машине продукты в дивизию, разгрузился и, чтобы увидеть Чапаева, несколько раз, рыча мотором, на порожнем автомобиле проехал мимо окон штаба. И уж не знаю, то ли шум мешал Чапаеву работать, то ли что другое, но только слышу:

— Козлов! Позови этого шофера ко мне!

— Коля, — говорю, — иди, тебя Чапаев зовет.

— Не может быть?!

— Да честное слово! Иди скорее.

Коля вылез из кабины, наскоро смахнул пыль с сапог, застегнул воротник гимнастерки и, поправив фуражку, бегом направился к Чапаеву.

Я остался за дверью. Слышу, приятель рапортует:

— Шофер Иванов прибыл по вашему приказанию!

— Ты что же это, шофер Иванов, без толку гоняешь по улице машину?

— Товарищ Чапаев, я хотел...

— Что ты хотел? У тебя что, бензину много? Да ты знаешь, что такое бензин для Советской власти?! Знаешь, что каждый фунт бензина — это фунт золота!

Долго гремел гневный голос Чапаева.

— Простите, товарищ Чапаев, я думал...

— Ду-умал. Плохо думал. Соображать надо! Иди! Да смотри, если я еще хоть раз увижу тебя с порожней машиной,— пеняй на себя.

Вышел Коля от Чапаева. Я, будто ничего не слышал, спрашиваю:

— Ну как, поговорил с Чапаевым?

— Поговорил. Крепко, Вася, мне влетело, а все же поговорил с самим Чапаевым!

Не могу забыть случая, как однажды по моей вине чуть не произошла авария, но вместо разноса, получил похвалу. Вот как это было.

Ехал я с Чапаевым, Фурмановым и Исаевым с передовой по незнакомой дороге. Тормоза у моего «фордика» работали плохо. Вижу: впереди пересекает путь большой овраг. Сбросив газ, спускаюсь по скрытому склону. И кто бы мог предположить: мостик в овраге оказался без настила. Автомобиль набрал скорость, свернуть некуда, ехать прямо — повисием на балках или еще хуже — кувырком в овраг.

— Стой! Стой, Козлов! — кричит Чапаев. — Не видишь, мост разобран? Куда прешь?!

Вижу, да уж поздно!

Когда вплотную приблизились к мостику, мелькнула мысль: расстояние между продольными балками моста как будто должно совпасть с расстоянием между колесами.

«Ну, — думаю, — или повисием на балках, или проскочим».

К счастью, глазомер не обманул, мы благополучно проскочили овраг.

— Уф! — слышу сзади вздох облегчения.

— Молодец, Козлов! — говорит начдив.

Когда выехали из оврага, Чапаев приказал остановиться.

— А ну, — говорит, — посмотрим, что это за мост, он ведь нам нужен!

Осмотрел со всех сторон внимательно.

— Ни к черту не годится, весь сгнил, придется строить заново! — И к Исаеву: — Чтоб строители срочно сделали.

Дня через три-четыре пришлось снова ехать неподалеку от этого мостика. Василий Иванович не забыл о своем задании. Остановил машину. Посмотрел в бинокль. Недовольно сдвинул брови.

— Все еще строят! Давай, Козлов, завернем к оврагу.

Подъехал, сошел с машины, поздоровался со всеми, начал осматривать работу. Хмурится.

— Кто здесь старший?

— Я, товарищ Чапаев! — отвечает один из бойцов.



Рис. Е. Селезнева.

— Сколько груза выдержат такие балки?

— Не могу знать, товарищ Чапаев!

— Да какой же ты строитель, если не знаешь, какой груз выдержит твой мост?

Сделав «внушение» строителям, начдив стал терпеливо объяснять, как нужно ставить опоры, под каким углом делать крестовины, какие балки должны быть.

У красноармейцев лица вытянулись от удивления: они не знали, что Василий Иванович в молодости вместе с отцом плотничал по найму.

Однажды Чапаев, получив какое-то важное сообщение с передовой, быстро вышел из штаба, на ходу пристегивая шашку. За ним — Фурманов.

— Козлов, поехали! Живо!

Сев за руль, спрашиваю:

— Куда, товарищ Чапаев?

— В бригаду Потапова! Жми, Козлов, вовсю!

Только успел мой «фордик» набрать полную скорость, как вдруг откуда ни возьмись гусь на дороге! Бросаю взгляд на Чапаева и читаю в его глазах: «Жми»!

Откуда-то послышался свисток, и все смолкло.

На участке Потапова действительно положение было серьезное: белоказаки крупными силами, при поддержке артиллерии, прорвали линию фронта. Только личное вмешательство Чапаева помогло ликвидировать прорыв.

На обратном пути Василий Иванович был в хорошем настроении и начал подтрунивать надо мной:

— Ну как, Козлов, задавил гусака?

— Задавил, товарищ Чапаев.

— А что же ты не остановился?

— Виноват, товарищ Чапаев, ждал вашего указания.

— Ишь, хитрый какой! Ждал указания. Вот завтра придет хозяйка с жалобой. Платить ведь придется за гуся-то, как ты думаешь?

На другой день и в самом деле пришла хозяйка гуся. Расплакалась.

На крики казачки вышел из штаба Чапаев.

— А ты, гражданка, знаешь, что у меня в это время на фронте дела были подороже твоего гуся?

Женщина решила, что жалоба ее ни к чему не приведет и замолчала. Но Чапаев вдруг позвал ординарца:

— Исаев!

— Слушаю, Василь Иваныч!

— Распорядись, чтобы выдали со склада этой гражданке фунтов пять-шесть мяса.

— Есть! Пошли, тетка!

Казачка, довольная решением начдива, пошла получать мясо, а Чапаев, улыбаясь, спрашивает:

— Ну как, Козлов, дела?

— Все в порядке, товарищ Чапаев! Спасибо вам большое.

— Ничего, работай, да больше гусей не дави. И уж знай наперед — нельзя от вины отказываться...

Много лет прошло с тех пор, когда я был шофером Василия Ивановича, но и теперь словно вижу его перед собой — бесстрашного и человечного, любимого бойцами начдива, под огнем едущего на автомашине на передовую.

Таким часто вспоминается мне прославленный герой гражданской войны.

В. КОЗЛОВ,
персональный пенсионер.

г. Челябинск.

МНОЖИТЬ РЯДЫ СПОРТСМЕНОВ, СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ИХ МАСТЕРСТВО!

Обязательства перевыполнены

Спортсмены патриотического Общества, воодушевленные приветствием ЦК КПСС и решениями V съезда ДОСААФ, развернули соревнование за новый подъем спортивной работы. Инициатором выступил совет Витебского автомотоклуба. По его почину многие автомотоклубы страны приняли на себя конкретные обязательства. Включился в соревнование и Липецкий автомотоклуб (наши обязательства были опубликованы в № 8 журнала «За рулем» за 1962 год).

С тех пор прошло более полугода. Сейчас мы можем сообщить, что СВОИ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ. Мы подготовили 12 спортсменов первого разряда, 12 — второго, 126 — третьего и 3 — юношеского. За истекшее время воспитали 41 общественного инструктора и 45 тренеров по мотоспорту. Добиваясь массовости, провели два соревнования по мотокроссу с участием представителей 10 областей, 14 соревнований по фигурному вождению мотоцикла. Кроме того, спортсмены области приняли участие в кроссе сильнейших гонщиков СССР, который состоялся в сентябре прошлого года в Москве, на Ленинских горах. Представители нашего автомотоклуба тогда были награждены дипломом второй степени и вымпелом Центрального автомотоклуба. В настоящее время мотосекция проводит гонки по льду, кроссы, а также соревнования по мотоболу, которые организуются на полной самоокупаемости.

Для оказания помощи сельским спортсменам было проведено пять показательных соревнований в районах области. Это дало возможность подготовить на селе 36 общественных судей. Мы создали самодеятельные мотоклубы на тракторном заводе, в Задонском сельском районе, а также на заводе гидроаппаратуры в г. Ельце и заводе «Свободный сокол».

Совет автомотоклуба заботился также о развитии автомобильного спорта. Было проведено 18 соревнований, в которых приняли участие 325 человек. В результате 293 спортсмена выполнили норму третьего разряда по автомобильному спорту. Кроме того, совет подготовил 39 судей по автоспорту, из которых 22 работают на селе.

Эти успехи — результат широкого привлечения общественности. Ясно, что силами штатного аппарата мы бы этого не достигли.

Конечно, на этом мы не будем останавливаться. В наступившем году думаем вновь наметить конкретные рубежи по дальнейшему развертыванию авто- и мотоспорта, росту мастерства и массовости.

И. ЗОЛОТУХИН,
начальник областного автомотоклуба;
Б. БЛОШНИЦИН,
председатель совета клуба;
Г. ПЛАТОНОВ,
председатель мотосекции, мастер спорта.
О. ГРИДНЕВ,
мастер спорта.

г. Липецк.

Соревнование продолжается

Автомобильный и мотоциклетный спорт является хорошим средством воспитания технических кадров, он помогает совершенствовать технические знания и навыки членов ДОСААФ. Поэтому мы стремимся шире развивать авто- и мотоспорт, привлекая к занятиям им как можно больше молодежи.

Мы решили в течение первого полугодия подготовить 11 разрядников по мотоспорту и 7 разрядников по автоспорту. Кроме того, мы воспитаем 40 общественных судей и 6 общественных инструкторов по автомотоспорту.

Мы также организуем соревнование по мотокроссу, на которое пригласим спортсменов из городов Поволжья, и три соревнования по фигурному вождению автомобилей.

В. ПЕТРОВ,
председатель совета автомотоклуба;
И. ЛАЧУГИН, И. ЛАРОЧКИН,
члены совета клуба;
В. АРХИПОВ, Г. ИВАНОВ,
спортсмены.

г. Мелекесс Ульяновской области.

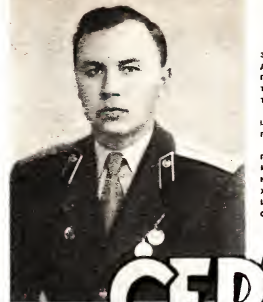
ОТ РЕДАКЦИИ

Мы публикуем два письма из автомотоклубов. Любители спорта из Липецка рапортуют о том, что обязательства, принятые по призыву витебцев, перевыполнены, а совет Мелекесского автомотоклуба сообщает о намеченных им новых рубежах на первую половину 1963 года. Эти письма свидетельствуют о том, что активисты патриотического Общества на деле претворяют в жизнь задачу, поставленную в приветствии ЦК КПСС V съезду ДОСААФ, — дальше развивать автомобильный, мотоциклетный, водно-моторный и другие виды спорта.

Но, к сожалению, нужно сказать, что не все еще советы автомотоклубов активно включились в социалистическое соревнование, развернувшееся по почину витебцев. И здесь серьезного упрека заслуживают те комитеты ДОСААФ, которые до сих пор стоят в стороне от развития технических видов спорта.

Второй пленум ЦК ДОСААФ, обсудивший вопрос о дальнейшем развитии общественных начал в работе Общества, значительное место уделил техническим видам спорта. В постановлении пленума отмечено, что подлинной массовости и высокого мастерства в спорте можно достичь только при всемерном развитии творческой инициативы и самодеятельности широких масс членов ДОСААФ. Нужно добиться постоянного роста рядов и повышения квалификации кадров спортивного актива, организовать подготовку общественных инструкторов, тренеров, судей, обеспечить проведение областных, краевых и республиканских спортивных соревнований на общественных началах и самоокупаемости. Пленум ЦК ДОСААФ призвал еще шире привлекать актив Общества к строительству спортивных сооружений, повысить организаторскую роль федераций и секций в проведении спортивно-массовой работы, в борьбе за обновление существующих рекордов и повышение их до уровня лучших мировых достижений.

Эти задачи можно будет выполнить только при условии еще более широкого развертывания социалистического соревнования за дальнейший подъем спортивной работы в организациях патриотического Общества.



Николай Севостьянов.

СЕРДЦЕ БОЙЦА

Танки шли в прорыв. Бронированная лавина прогромыхала по полевым дорогам, подняла к безоблачному июльскому небу тучи пыли и растеклась по негустым, вытянувшимся к западу лесам. В штабе их путь отмечали на шуршащих картах. Красная стрела бежала по зеленому полю и ныряла в голубую ленту реки у поперечной линии, которой отмечена переправа. Захват ее и был главной целью рванувшегося вперед подразделения.

Танки были уже далеко впереди, когда на зеленую площадку у блиндажа командира сел маленький «По-2». Летчик передал офицеру последние данные разведки. На пути отряда «противник» успел создать мощный заслон. Нужно было срочно менять план «боя». Он уже созрел в голове начальника. Но как передать и объяснить его тем, кто, закованный в сталь, неудержимо несется сейчас навстречу опасности. По радио? Открытым текстом нельзя, кодом — долго.

— Вызвать ко мне Севостьянова, — распорядился командир.

Прошло несколько мгновений, и по неровным дощатым ступеням в блиндаж буквально скатился коренастый солдат в форме танкиста. Его открытое лицо вызывало доверие.

— Товарищ Севостьянов, — сказал командир, пригласив его к карте, — нужно догнать танки не далее чем на этом рубеже. Сможешь?

— Когда танки вышли?

Командир посмотрел на часы:

— Два часа тридцать семь минут назад.

— Догоню, — немного помолчав, ответил солдат.

Через несколько минут, прижавшись к холодному телу мотоцикла, гвардии рядовой Севостьянов мчался вдогонку танкистам.

В штабе ждали, волнуясь. Знали: только стокилометровая скорость могла обеспечить доставку пакета. А путь тяжел — овраги, измятые тяжелыми гусеницами лесные дороги, крутые спуски, размытые дождями подъемы. Но за двадцать минут до предполагаемого срока забила в радиоприемнике дробь морзянки. Командир подразделения докладывал: «Пакет получил, пакет получил, пакет получил». Красная стрела на карте сместилась резко влево, и командир тепло сказал:

— Молодец Севостьянов. У него сердце настоящего бойца. Кончатся учения — представить к награде.

...Николай даже не помнит, когда его первый раз потянуло к мотору. Отец — известный в Ростове автомобилист, и сынишка, кажется, с тех пор, как научился ходить, всегда был возле машин. Уже в школе пришла любовь к мотоциклу, к спорту. Ее укрепил и развил первый и, может быть, самый любимый тренер — мастер спорта Алексей Васильевич Степанов. У тренера был сын, Юрка. И Алексей Васильевич Кольку Севостьянова и Юрку «гонял» нещадно, сильнее других. Время показало — не зря гонял. И Николай, и Юрий сейчас — заслуженные мастера спорта.

Но тогда до цели было еще очень далеко. Мальчишки просто любили кататься, а Алексей Васильевич хотел воспитать из них бойцов. Выезжал за город, выбирал, как он сам говорил, «дьявольские» дороги, тяжелые препятствия. Мальчишкам все это поначалу не нравилось. Мотоцикл был для них лишь забавой, а тут — тяжелый труд, неудачи.

Однажды, пошептавшись, ребята вместо загородной тренировки решили прокатиться «с шиком» по улицам Ростова. На проспекте Ленина их увидел Алексей Васильевич.

— Наездниками решили быть?

Мальчишки стояли, опустив головы.

— Да поймите же вы, — с жаром говорил им Степанов, — прокатиться по городу — легко. Иное дело, когда за что-то приходится долго бороться. В таком пути человек до последнего винтика проверяет себя, все без остатка отдает победе — силу, мужество, волю.

Тренер посмотрел на виноватые лица мальчишек и сказал, будто ничего не произошло:

— Ну, переодевайтесь — и на тренировку. Через час жду у Васильевой балки.

В тот день они много раз преодолевали препятствия и так увлеклись, что домой не хотелось. Вероятно, именно тогда начала в их сердцах пробуждаться настоящая страсть к мотоциклетному спорту.

А там уж пошло. Упорный труд открывал дорогу вперед. Николай стал сильнейшим в городе, а в 1948 году на состязаниях гонщиков профсоюзов завоевал первый жетон чемпиона. Этот жетон хранится дома, напоминая о большой победе.

Через год Севостьянов уже участвовал в первенстве Советского Союза по кроссу. Но в начале состязаний его ИЖ застрял в болоте, мотор заглох. Никто этого и не заметил, ведь Николай не был фаворитом, его не принимали всерьез. Пришлось потерять добрый десяток минут, затем — вперед. Это была яростная, стремительная гонка. Позади оставались один за другим соперники. Николай пришел третьим. Севостьянов был так рад, что кинулся обнимать друзей — третье место в чемпионате СССР давало ему заветное звание мастера спорта, о котором он, если говорить честно, мечтал уже давно.

Мастером спорта он и пришел на воинскую службу в прославленную Кантемировскую дивизию. Молодой воин увидел, что мотоциклетный спорт нужен для защиты Родины. И от этого любовь к мотоциклу стала еще сильней.

В богатой многими спортивными победами биографии Севостьянова особое место занимает 1952 год. В Таллине, на кроссовой трассе в районе Пирита, он стал тогда чемпионом страны в классе мотоциклов до 350 см^3. Затем Николай завоевал вторую золотую медаль — на этот раз в соревнованиях по шоссейно-кольцевой гонке.

Шоссе и кросс — долго делил он между ними свою любовь и страсть. Но за последние годы достижения спортсменов шагнули так далеко, соревнований стало так много, что нужно было сосредоточиться на чем-то одном. Николай Севостьянов выбрал шоссейно-кольцевые гонки — гонки на самых больших скоростях. Это и нужно было ему, человеку с сердцем и отвагой солдата.

Николая Севостьянова всегда отличали жажда творчества, умение смотреть далеко вперед. Он сразу же начал думать о новой отечественной машине, которая поможет ему и его товарищам перечеркнуть существующие рекорды, изменить понятие предельной скорости на трассах гонок. Николай крепко подружился с работниками Центрального конструкторского бюро. Святослав Юрьевич Иваницкий, Дмитрий Васильевич Киселев, Борис Сергеевич Карманов, Константин Иванович Матюшин и другие энтузиасты создавали новый мотоцикл, а опытный спортсмен Николай Севостьянов помогал им в решении этой трудной задачи.

В прошлом году водитель и его мотоцикл держали один из самых серьезных экзаменов. В Таллине, на той же самой трассе, где десять лет назад пришла к Николаю слава сильнейшего гонщика страны, проводились международные соревнования. На старт вместе с советскими гонщиками вышли неоднократный призер чемпионатов мира, сильнейший гонщик Европы чехословацкий спортсмен Франтишек Счастный, его товарищ Станислав Малина, немецкие гонщики Х. Фишер и В. Музиоль, финны, венгры, поляки. Интерес к встрече был огромен. В тот день чуть ли не весь Таллин высыпал на трассу. «Болели» за на-

ших, но большинство сходилось на том, что победит Счастный, опытный и волевой спортсмен, которому принадлежали рекорды кольца Пирита.

Прозвучала команда, и гонщики, толкая свои машины, взяли старт. Первым завелся мотоцикл Счастного, почти сейчас же прыгнул в седло Севостьянов. Сразу вырвавшись, они помчались с нарастающей скоростью по бетонному кольцу Пирита—Козе—Клоостриметса.

С непостижимой, еще недавно фантастической скоростью, превышающей на прямых 200 километров в час, шли спортсмены по дистанции. Сначала взгляд не мог уловить ничего, кроме мелькания номеров. Но и не дождавшись голоса диктора, зрители видели, что Счастный прилагает все усилия к тому, чтобы оторваться от своего соперника.

Гонка в разгаре! Гудит многотысячная толпа, ревут моторы.

— Победит тот, у кого нервы крепче, — тоном знатока говорит какой-то парнишка своему приятелю.

Видимо, парнишка считает, что дело только в нервах. Конечно, выдержка и отвага играют в соревнованиях первостепенную роль. Но от гонщика требуются еще и огромное тактическое мастерство, математический расчет, выносливость.

Круг, еще круг, еще...

Счастный и Севостьянов идут, словно привязанные. И за канатами, где расположились зрители, усиливается волнение: достанет или не достанет? Десятки тысяч таллинцев подбадривают соотечественника с такой страстью, которой могли бы позавидовать самые отчаянные футбольные болельщики.

Лидеры входят в поворот. На какое-то мгновение Франтишек раньше Николая наклоняет машину влево, все круче и круче, и она с непостижимой точностью по наименьшей кривой начинает вписываться в вираж. Лег в крен и Севостьянов. Переднее колесо машины советского гонщика почти касается выхлопной трубы соперника.

На прямой мотоцикл Севостьянова еще больше приблизился к тому, идущему впереди всех. И хотя знали, что он не услышит, все закричали:

— Давай, Севостьянов!

— Жми, Коля!

Армейский спортсмен вплотную подошел к своему грозному и, казалось, непобедимому сопернику. А на последнем круге, на отчаянном вираже Севостьянов ушел вперед, к манящей ленте финиша.

Первым его сердечно поздравил Счастный.

— Молодец! Молодец! — повторял без конца чех.

Победив Счастного, Севостьянов тогда установил новый абсолютный рекорд скорости на трассе. На другой день — снова победа в классе машин 350 см^3, снова рекорд. За два дня пали прежние рекорды таллинского кольца, принадлежавшие Счастному.

Это рассказ об одной победе. А в послужном списке Севостьянова их теперь многие и многие десятки. Четырнадцатикратный чемпион СССР, победитель и призер многих международных состязаний в нашей стране и за рубежом — всего и не перечислить.

Для многих мастеров многолетнее лидерство Севостьянова на мотоциклетных трассах страны представляется какой-то «загадкой». Но для тех, кто знает его лично, в этом нет ничего удивительного. Николай Севостьянов все свободное от службы время отдает любимому спорту.

Севостьянов вот уже десять лет член Центрального спортивного клуба армии. Именно этому славному коллективу он обязан замечательными победами.

Недавно я побывал у Николая Севостьянова дома. Мы беседовали о будущем. С увлечением говорил прославленный ас шоссейных дорог о том, какие перспективы открываются перед его любимым видом спорта; о том, что в 1963 году советские гонщики примут участие в пяти этапах чемпионата мира; о том, что намечается строительство новых кольцевых трасс в предместьях крупных городов страны; о том, что гонки на мотоциклах рождают смелых и сильных людей.

— Мечтаю, — задумчиво сказал армеец, — чтобы выросли у нас десятки тысяч хороших гонщиков.

Но Николай Севостьянов не только мечтает. Он сам многое делает для того, чтобы мотоциклетный спорт стал всенародным. В воинских частях, пионерских отрядах, в учреждениях часто можно увидеть этого замечательного спортсмена. Он увлекает словом и личным примером — примером человека, прошедшего путь от новичка до заслуженного мастера спорта. Он агитирует за спорт и сам упорно готовится к новым спортивным битвам, потому что у коммуниста офицера Севостьянова — неугомонное сердце настоящего бойца.

Л. ГОРЯНОВ.



Николай Севостьянов на трассе.

РОДНОЙ ДОМ



3

Добрая слава о передовой автомобильной роте, которой командует коммунист майор Семен Илларионович Радченко, далеко разнеслась по частям и гарнизонам Прибалтийского военного округа. Много отличников боевой и политической подготовки воспитано в этом подразделении.

В суровые морозы, в пургу и непогоду, днем и ночью воины образцово выполняют учебные задачи. Когда часть прибыла в это место, здесь, кроме нескольких небольших казарм, ничего не было. Надо было своими силами строить и гаражи, и мастерские, и служебные помещения.

— Много сил и труда было положено, чтобы создать свою автобазу,— рассказывает майор Радченко. — Теперь мы с гордостью можем показать и автомастерские, и стоянки, и контрольно-технический пункт, и учебные классы.

О жизни, боевой учебе и досуге воинов роты и рассказывает этот фотоочерк.

На фото 1 запечатлены занятия с военными водителями по изучению правил уличного движения. Руководит занятиями старший лейтенант А. Фролов, первоклассный водитель и умелый воспитатель. Не раз офицер говорил солдатам, что отличное знание правил уличного движения является залогом безопасности вождения и сбережения транспортных средств. И это подтверждает опыт роты майора Радченко: уже давно в ней не было ни одного нарушения правил движения. В борьбе



2

1



за безаварийность воинам помогает построенный своими силами контрольно-технический пункт, которым руководит комсомолец младший сержант сверхсрочной службы В. Богатищев, опытный водитель, хорошо знающий машины всех типов. На фото 2 В. Богатищев проверяет путевой лист у отличника боевой и политической подготовки водителя второго класса комсомольца рядового К. Запродского.

В автороте хорошо поставлена работа с рационализаторами. Для них организуются занятия и консультации опытных специалистов, приобретается техническая литература. Много рационализаторских предложений внедрено в жизнь, что дает большой экономический эффект, сберегает технику, облегчает труд. Активными

СОЛДАТА

рационализаторами являются рядовые В. Полосухин (слева) и Е. Жуков (фото 3). Их предложения нашли широкое применение в мастерских подразделения.

Хороший водитель, отправляясь в путь, всегда позаботится о том, чтобы во всеоружии встретить любую трудность. Вот и сейчас отличнику-водителю ефрейтору В. Козленкову пригодилась лопата (фото 4). Быстро откинув снег, воин снова продолжает выполнение задания.

У воинов-автомобилистов хорошо развито чувство долга, сознание ответственности за порученное дело. Однажды рядовой И. Мадонецкий получил задание — срочно перебросить к месту боевой подготовки группу воинов. В пути он почувствовал острый приступ аппендицита. Боли с каждой минутой усиливались, однако солдат выполнил задачу. Только после этого Мадонецкий поехал в госпиталь, и его сразу положили на операционный стол.

Хирург был поражен мужеством молодого солдата.



4

Так учатся, работают, проводят досуг армейские автомобилисты.

Н. ВЕРИНЧУК.

Прибалтийский военный округ. *Фото автора.*



5

Закончен день боевой учебы. Воины возвращаются в роту. Это — их родной дом. В казарме военных шоферов все продумано. Хорошо устроены спальные помещения, классы, бытовые комнаты, где можно починить обмундирование, пришить белый подворотничок.

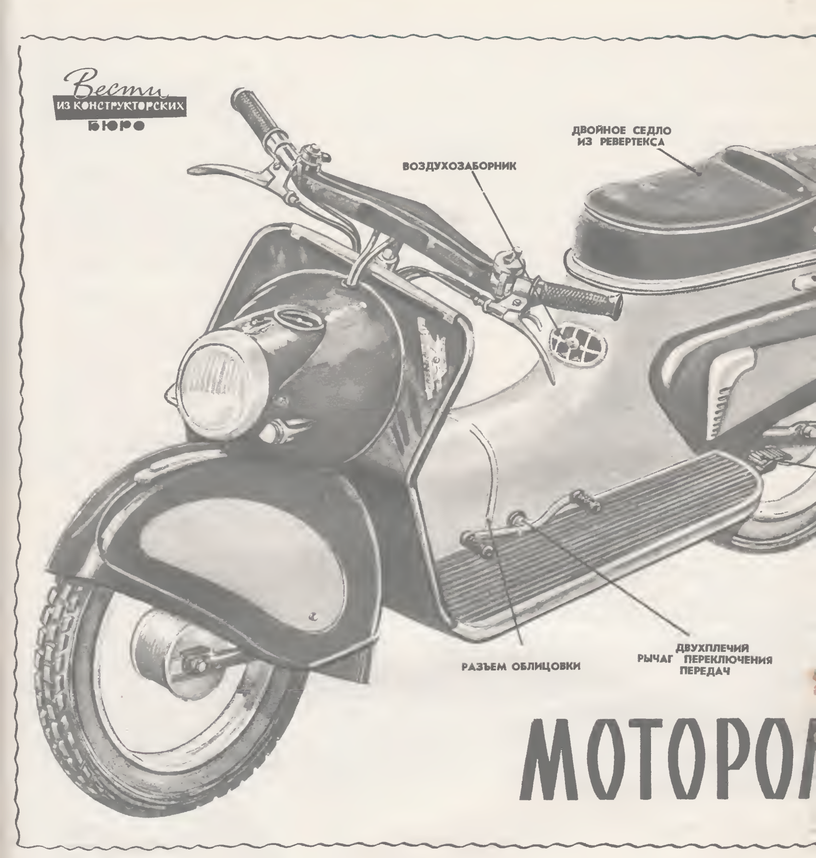
Гордостью автомобилистов является Ленинская комната, которая заняла первое место в смотре в части. Инициативно работают комсомольцы — члены совета Ленинской комнаты (на фото 5 слева направо) автомобилисты рядовые Л. Лукашонок, В. Иванов и В. Рябчиков.

Солдаты и сержанты всегда могут в Ленинской комнате почитать свежие газеты и журналы, получить необходимую политическую и художественную литературу, сыграть в шахматы, шашки (фото 6).

Часто в Ленинской комнате проводятся лекции и беседы, встречи с передовиками боевой и политической подготовки и дорогими гостями — новаторами труда с заводов Прибалтийских республик.

6

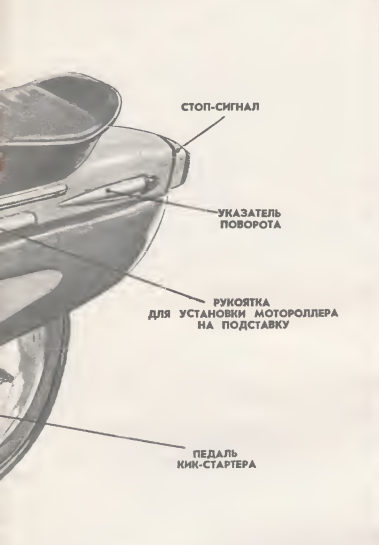




КРАТКАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МОТОРОЛЛЕРА М-175

Габаритные размеры:	
Длина	1950 мм
Ширина	695 мм
Высота	1015 мм
База (расстояние между осями колес)	1325 мм
Дорожный просвет	150 мм

Сух
Мак
Расх
Емк
Топл



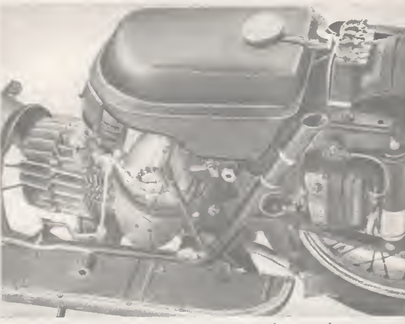
...ЛЛЕР М-175

Рис. Г. Малиновского

...й вес	115 кг
...симальная скорость	85 км/час
...од топлива	4,5 л на 100 км
...ость топливного бака	10,5 л
...иво	Смесь бензина А-66 с маслом АК-10 (25 : 1)



Рулевое управление.



Расположение силового агрегата на раме (вид слева).

Расположение силового агрегата на раме (вид справа).



(Статью А. Волнова о новом мотороллере см. на стр. 24).

НОВЫЕ МИКРОАВТОБУСЫ „ЛАТВИЯ"

Микроавтобусы «Латвия» Рижского автобусного завода РАФ можно встретить во всех уголках нашей страны. Они хорошо зарекомендовали себя в качестве маршрутного такси, с успехом используются на прокатных пунктах, в санаториях, домах отдыха, учреждениях. Недавно начался выпуск модернизированной модели микроавтобуса «Латвия» (РАФ-977Д). Ниже приводится ее краткое описание.

Новая «Латвия» имеет, как и прежде, закрытый цельнометаллический полунесущий сварной кузов вагонного типа с четырьмя дверями — две в кабине водителя, одна в салоне справа и одна сзади. При модернизации кузова в нем были произведены существенные изменения; он имеет теперь совершенно новую переднюю часть с новой облицовкой радиатора современной формы. Широкое гнутое переднее стекло намного улучшает обзорность дороги. Изменена конструкция стеклоочистителя, усовершенствованы формы панели приборов, установлен новый щиток приборов конструкции рижского завода «Автоэлектроприбор».

Совершенно новое конструктивное решение получил мотоотсек и капот двигателя. Боковины кузова стали уже и имеют в нижней части фальшборт. Для предохранения от коррозии кузов автобуса подвергается фосфатированию.

В новом автобусе изменена схема привода рулевой трапеции. Ввиду того, что рулевое управление вынесено вперед, пришлось установить промежуточную опору и дополнительную продольную тягу.

Изменена полярность электрооборудования; минус аккумулятора соединен с массой.

Для лучшего распределения веса по осям и удобства водителей запасное колесо устанавливается в правой задней части кузова.

Удачная конструкция кузова, мягкие передняя и задняя подвески, снабженные гидравлическими амортизаторами двойного действия, обеспечивают микроавтобусу высокую плавность хода, устойчивость во время движения и возможность езды на высоких скоростях в самых различных дорожных условиях. Просторный, светлый салон, оборудованный мягкими сиденьями, система отопления и вентиляции способствуют комфортабельности езды в любую погоду. Наличие широкой задней двери и легкосъемные сиденья позволяют быстро приспосабливать микроавтобус для различных видов перевозок, а также легко переоборудовать стандартный кузов для специальных целей.

На базе модели РАФ-977Д создано целое семейство микроавтобусов «Латвия»: туристский, скорой помощи и фургон для перевозки мелких грузов.

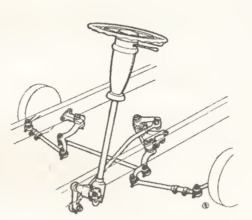
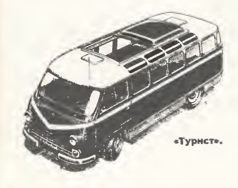


Схема рулевого привода.

Туристский микроавтобус более комфортабелен, чем стандартный, — он имеет раздвижную крышу из оргстекла, более удобные сиденья, пепельницы и др. Такая машина очень удобна для экскурсий и туристских поездок, особенно в горной местности.

В микроавтобусе скорой помощи благодаря большой площади кузова возможно не только одновременно пере-

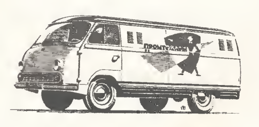
МОДИФИКАЦИИ



«Турист».



«Скорая помощь».



Фургон.

КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МИКРОАВТОБУСА РАФ-977Д «ЛАТВИЯ»

Число мест (включая водителя) —	10
Габаритные размеры: длина —	4900 мм
ширина —	1810 мм
высота —	2050 мм
База —	2700 мм
Колея передних колес —	1410 мм
Колея задних колес —	1420 мм
Дорожный просвет —	205 мм
Сухой вес —	1620 кг
Максимальная скорость —	110 км/час
Время разгона с полной нагрузкой до 60 км/час —	16 сек.
Контрольный расход топлива при скорости 40—50 км/час по шоссе —	12,5 л
Двигатель — четырехцилиндровый, карбюраторный, верхнеклапанный М-21А автомобиля «Волга».	
Коробка передач — механическая, трехступенчатая	
Главная передача — гипоидная, с передаточным числом 4,55	
Передняя подвеска — независимая, на пружинах	
Задняя подвеска — на рессорах	
Шины —	7,00×15
Тормоза — колодочные на все колеса с гидравлическим приводом; ручной тормоз — центральный, барабанного типа с механическим приводом.	

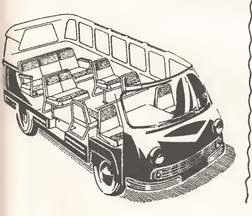
возить двух тяжелобольных, но и проводить срочные операции непосредственно в салоне. Оригинально решено также погрузочное устройство для носилок. Машина дополнительно снабжена радиостанцией, сиреной и световой сигнализацией.

Фургон на базе микроавтобуса очень удобен для быстрой доставки мелких штучных товаров, одежды и пр. Он может быть использован и как почтовый автомобиль.

Коллектив нашего завода постоянно совершенствует конструкцию и качество выпускаемых микроавтобусов. Проведенные в прошлом году заводские испытания показали, что проходимость, прочность и срок службы модернизированных микроавтобусов «Латвия» намного превосходят соответствующие показатели иностранных образцов того же класса.

Инженер Г. СМУШКЕВИЧ,
общественный корреспондент журнала «За рулем».

г. Рига.



Внутренний вид салона автобуса.



ПРИЗ ИМЕНИ ЧКАЛОВА — У СПОРТСМЕНОВ ДОСААФ

Двадцать один год прошел с тех пор, как мотоциклисты Москвы впервые разыграли приз имени Чкалова. За минувшее время неузнаваемо изменился мотоспорт: иными стали его правила, трассы, мотоциклы, но, как и прежде, чкаловский кросс остался одним из самых любимых спортивных соревнований.

Эта командная гонка совсем не схожа с теми зимними кроссами на призы мотозаводов, которые стали столь популярны в последнее время. Выступление в этом соревновании не только не сулит выигрыша личного приза, но даже не дает классификационных очков. И, несмотря на это, к участию в чкаловском кроссе в равной мере стремятся и известные спортсмены и молодые гонщики. И те и другие готовятся серьезно и долго к традиционному соревнованию, где проверяются боевые качества всего коллектива, где победу решают не «звезды», а «чувство локтя», общие усилия членов команды.

Напомним, что победителем прошлых соревнований стал дружный коллектив досаафовцев Московской области. Он опередил клубы ЦСКА, «Буревестник», «Трудовые резервы», СКА Ленинграда, в составе которых выступали члены сборных команд страны по мотокроссу, чемпионы и экс-чемпионы СССР. Многим успех областных спортсменов показался тогда случайным.

Но вот минул год, и снова на трассе мы увидели, словно спаянные воедино, четверки в голубых майках (форма ДОСААФ Московской области).

Каждый член команды не выпускал из вида своих соратников и в любой миг готов был прийти им на помощь. Гонщики не отрывались друг от друга, как это было во многих других коллективах. Именно такую тактическую ошибку совершила команда спортсменов ЦСКА в классе 125 см³. Это стоило коллективу проигрыша главного приза.

...Финишируют юноши, финишируют спортсмены, выступающие на мотоциклах с рабочим объемом 125 и 175 см³— и всюду неизменно впереди «голубые». Победа в этих трех классах решила судьбу главного приза. Как и на прошлых соревнованиях, он достался досаафовцам Московской области.

Победа эта особенно почетна потому, что мотокросс проходил в чрезвычайно сложных условиях. Собственно, рельеф трассы в Измайлове нельзя отнести к категории трудных, но бесснежный декабрь, морозы, чередовавшиеся с оттепелью, осложнили трассу. Гонщикам бо́льшую часть дистанции приходилось двигаться по льду, и они вынуждены были принимать меры предосторожности, чтобы не упасть. Это, конечно, снизило зрительный эффект, так как соревнования были лишены их обычной динамичности.

В мотокроссе приняли участие не только москвичи, но и гонщики Калинина и Тулы. Это можно рассматривать как свидетельство растущей популярности командных соревнований на приз имени Чкалова. Но, по правде говоря, хотелось бы видеть на этом кроссе не два-три иногородних коллектива, а гораздо больше. Нужно, чтобы участие в чкаловском кроссе для команд Ленинграда и центральных областей (Ивановской, Тульской, Калужской, Курской, Орловской и др.) стало традиционным. Тогда возрастет и его спортивное значение.

Весьма примечательным для минувшего кросса было выступление команд низовых коллективов. Год от года они мужают, набираются сил. На этот раз им удалось потеснить многих признанных фаворитов. Так, мотоспортсмены 1-го Государственного подшипникового завода заняли третье место в классе 125 см³, а досаафовцы Министерства путей сообщения были четвертыми в классе мотоциклов с колясками.

Впервые за много лет зрители не увидели на трассе кросса спортсменов «Трудовых резервов», неоднократных победителей соревнований на приз Чкалова. Печальны причины этой «неявки»: президиум ДСО «Трудовые резервы» решил закрыть мотоклуб в Москве.

Чкаловский кросс открыл зимний сезон мотоциклистов.

А. СИЛКИН,
заслуженный мастер спорта.

Вверху: на трассе кросса.
Фото В. Бровко

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ „ИЖ-ЮПИТЕР“

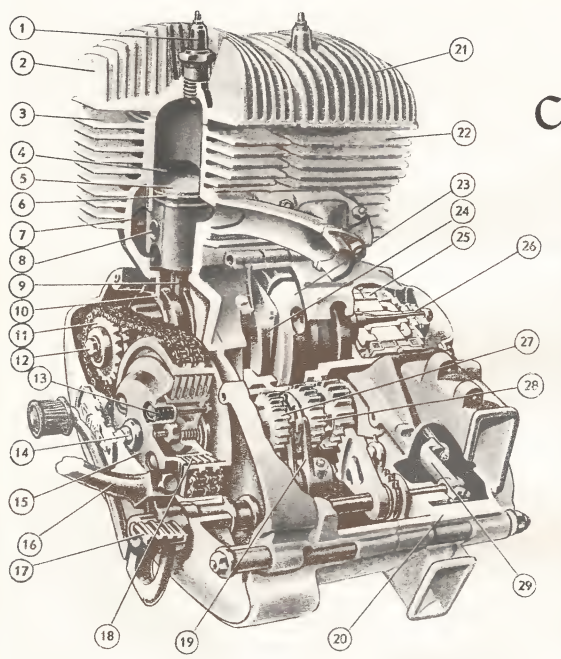


Рис. Г. Возлинского.

Блок цилиндра двигателя с коробкой передач:
1 — свеча зажигания; 2, 21 — головка цилиндра; 3, 22 — цилиндры; 4 — выпускное окно; 5 — поршень; 6 — поршневое кольцо; 7 — перепускной канал; 8 — поршневой палец; 9 — шатун; 10 — левая половина картера; 11 — ведущая звездочка; 12 — левая полуось коленчатого вала; 13 — пружина сцепления; 14 — регулировочный винт; 15 — нажимной диск сцепления; 16 — педаль переключения передач; 17 — педаль пускового механизма; 18 — диски сцепления; 19 — вилка переключения передач; 20 — правая половина картера; 23 — маховик; 24 — крышка кривошипной камеры; 25 — генератор; 26 — кулачок прерывателя; 27—28 — шестерни коробки передач; 29 — кулачок автомата выключения сцепления.

Сравнительно недавно мотолюбители познакомились с новым дорожным мотоциклом «ИЖ-Юпитер». Достаточно комфортабельный, простой в управлении, надежный, а главное — обладающий высокими динамическими и эксплуатационными качествами, он превосходит своего предшественника — ИЖ-56.

Взять, например, такой важный показатель, как максимальная скорость. При полной нагрузке (водитель и два пассажира) у «ИЖ-Юпитера» она составляет 85—90 км/час, в то время как у старой модели — 70 км/час. Такая скорость в сочетании с хорошей приемистостью достигается главным образом потому, что на «Юпитере» установлен более совершенный, чем на ИЖ-56, двигатель. Имея одинаковый с одноцилиндровым ИЖ-56 рабочий объем (346 см³), двухцилиндровый двухтактный ИЖ-Ю развивает значительно бóльшую (на 5 л. с.) мощность, а именно — 18 л. с. при 4900—5100 оборотах коленчатого вала в минуту.

Каковы конструктивные особенности нового двигателя?

По сравнению с ранее выпускавшимися двигателями такого класса он «короткоходен», то есть у него уменьшено отношение величины хода поршня (58 мм) к диаметру цилиндра (61,75 мм). Благодаря этому удалось повысить мощность путем увеличения максимального числа оборотов при меньших средних скоростях поршня. Вот характерный пример. Если на режиме максимальной мощности у двигателя ИЖ-56 при 4300 об/мин средняя скорость поршня равна 12,2 м/сек, то у ИЖ-Ю при 5100 об/мин. она составляет 9,85 м/сек. Такое уменьшение позволило снизить износ поршней и цилиндров, сократить потери на трение и т. д.

Благотворно сказалось на улучшении мощностных и экономических показателей повышение степени сжатия до 6,7—7,0. Это стало возможным также благодаря меньшему диаметру цилиндра. В результате

возросло среднее эффективное давление и снизился расход топлива.

На двигателе ИЖ-Ю установлен пластмассовый контактно-масляный воздушный фильтр, обеспечивающий хорошую очистку воздуха от пыли, а следовательно, увеличение срока службы цилиндров, поршней и поршневых колец. Он, кроме того, является хорошим глушителем шума впуска. Меньший шум при работе, более легкий и быстрый запуск двигателя ИЖ-Ю повышают эксплуатационные качества мотоцикла.

Поперечный разрез двигателя ИЖ-Ю показан на рисунке. Остановимся на тех его узлах и деталях, которые отличаются по конструкции от соответствующих узлов и деталей ИЖ-56.

Головка цилиндра изготовлена из алюминиевого сплава. Наличие большого числа ребер обеспечивает достаточную поверхность охлаждения. Свеча зажигания находится в ее центральной части. Прокладка между головкой и цилиндром не ставится.

Цилиндр состоит из алюминиевой рубашки и запрессованной в нее гильзы из перлитного чугуна. Рубашка, имеющая развитую ребристую поверхность, выполнена методом литья под давлением. На зеркале цилиндра расположено одно выпускное, четыре перепускных и одно впускное окно. Два продувочных канала обеспечивают выход рабочей смеси под углом 45°, а два других — под углом 30°.

Завод изготовляет три группы цилиндров, отличающихся по внутреннему диаметру на 0,01 мм. Номер группы указан на верхней наружной части выпускного патрубка цилиндра. Последний не имеет заглушек в продувочных каналах. Между цилиндром и картером установлена уплотняющая прокладка. Впускной патрубок общий для обоих цилиндров.

Поршень сделан из алюминиевого сплава КС-740 с высоким содержанием кремния (от 16 до 22 процентов), что обеспечивает низкий коэффициент линейного расширения. Благодаря этому сохраняются постоянными тепловые зазоры между цилиндром и поршнем при разных режимах работы двигателя.

Поршневых компрессионных чугунных кольца два. Зазор в канавках между поршнем и кольцом колеблется от 0,075 до 0,102 мм. В зависимости от размеров поршни разбиваются также на три группы, в соответствии с которыми они подбираются к цилиндрам.

Для лучшего отвода тепла из зоны колец стенки поршня против канавок утолщены. Это позволяет снизить температуру в зоне канавок и почти исключает пригорание и закоксовывание колец. На ИЖ-Ю можно использовать поршни двигателей мотоциклов «Ковровец-175».

Пустотелый поршневой палец диаметром 14 мм выполнен из стали 15Х. Посадка его в бобышках поршня при работе двигателя плавающая, осевое перемещение ограничивается двумя стопорными кольцами.

Конструкция шатуна обеспечивает его долговечность. Он штампуется из стали 12ХН2, имеет двутавровое сечение. В верхней головке запрессована бронзовая втулка. Для смазки поршневого пальца служат два отверстия диаметром 6 мм. Подшипник нижней головки шатуна состоит из 32 роликов размером 4 × 6 мм, расположенных в латунном сепараторе.

Коленчатый вал представляет собой два отдельных вала, соединенных друг с другом выносным маховиком. Взаимное расположение их определяется с помощью шпонок на полуосях. При сборке выносной маховик — стальной диск с разрезом — стягивается болтом. Вал каждого цилиндра неразборный и имеет две стальные щеки с полуосями. Полуоси соединены между собой запрессованным в них пальцем кривошипа.

Коленчатый вал вращается в четырех шариковых подшипниках, из которых три — серии 205, а один, со стороны ведущей моторной звездочки, — серии 304. Подшипники серии 205 смазываются из кривошипной камеры через отверстия в картере, а подшипник серии 304— маслом непосредственно из коробки передач.

Коленчатый вал удерживается от осевых перемещений посредством стопорных колец в картере двигателя. На правом конце коленчатого вала закреплен генератор Г-36М2, на левом — ведущая моторная звездочка.

Крутящий момент двигателя от коленчатого вала к ведущему барабану сцепления передается с помощью двухрядной втулочной цепи. Передаточное отношение моторной передачи равно 2,57.

Шатунно-кривошипный механизм и все остальные агрегаты и узлы двигателя, коробка передач расположены в алюминиевом картере, состоящем из двух половинок, с разъемом по продольной оси. При сборке обе половины фиксируются установочными втулками и скрепляются винтами. Со стороны выносного маховика к каждой половине винтами прикреплены алюминиевые крышки кривошипной камеры. Для уплотнения между ними ставятся резиновые кольца.

К левой половине картера крепится крышка сцепления, имеющая люк. Через него при необходимости можно поджимать пружины сцепления, а также заливать масло в коробку передач. К правой половине картера крепится крышка генератора, в которой также имеется люк. Через него открывается доступ к генератору для регулировок.

Конструкция сцепления в основном такая же, как на мотоцикле ИЖ-56. Отличие заключается в том, что наружный ведущий барабан устанавливается на шариковом подшипнике. Это позволяет уменьшить его люфт и перекосы при работе, повысить надежность и срок службы ведущих дисков сцепления.

На мотоцикле «ИЖ-Юпитер» применено автоматическое устройство для выключения сцепления. На конце вала механизма переключения закреплен кулачок автомата, имеющий два скоса, по которым движется рычаг, расположенный на кронштейне (он крепится к правой крышке картера). При нажатии на педаль вал механизма переключения вращается вместе с кулачком автомата и благодаря имеющимся скосам приводит в движение рычаг. Последний нажимает на толкатель: происходит выключение сцепления и далее — включение соответствующей передачи.

Включать сцепление можно рычагом, расположенным на руле, как на ИЖ-56, или педалью переключения передач.

Большие удобства создает и двуплечий рычаг, позволяющий переключать передачи и носком, и пяткой ноги.

Коробка передач имеет следующие передаточные числа: I передачи — 3,17, II — 1,71, III — 1,26, IV — 1,0.

Коробки передач ИЖ-56 и ИЖ-Ю по конструкции одинаковы, различаются они лишь механизмом переключения. После того как сцепление выключено, при переключении передач на мотоцикле ИЖ-Ю сектор, закрепленный на валу механизма, с помощью анкера приводит во вращение червячный вал. На последнем имеются фигурные пазы, в которые входят выступы вилок переключения. При вращении червячного вала происходит осевое перемещение вилок. Они перемещают шестерни. В результате включается или выключается соответствующая передача.

Двигатель ИЖ-Ю снабжен карбюратором К-28Ж, имеющим главный топливный жиклер производительностью 270 см³/мин. Опережение зажигания устанавливается в пределах 2,2—2,6 мм до вмт. Двигатель крепится на раме мотоцикла в трех точках, двух — спереди и одной — сзади.

Мотоцикл ИЖ-Ю выпускается с боковым прицепом, но может эксплуатироваться и без него. В первом случае на вторичном валу двигателя должна быть установлена звездочка с 16, а во втором — с 18 зубьями.

Многие детали и узлы двигателей ИЖ-Ю и ИЖ-56, например вторичный вал, ведущие и ведомые диски сцепления, некоторые шестерни коробки передач, пусковой механизм, унифицированы. Это очень удобно в эксплуатации.

Таковы основные конструктивные особенности двигателя ИЖ-Ю. Уходу за ним и эксплуатации будет посвящена статья в одном из очередных номеров журнала.

В. АБРАМЯН,
инженер, общественный корреспондент журнала «За рулем» на Ижевском машиностроительном заводе.

От редакции

Двигатель мотоцикла «ИЖ-Юпитер» по своим техническим характеристикам действительно превосходит все прежние двигатели марки «ИЖ». Об этом пишут в редакцию и многие мотолюбители. Однако, давая в целом положительную оценку новой конструкции, они сообщают об отдельных ее недостатках, а также о фактах нарушения технологии изготовления двигателей.

В связи с этим редакция обратилась к директору завода, изготовляющего двигатели ИЖ-Ю, с просьбой ответить читателям и рассказать, что делается для улучшения качества новых двигателей. Ниже приводится его ответ.

«Поступающие на завод и в редакцию жалобы потребителей относятся в основном к двигателям, выпущенным в начале освоения производства новой модели.

Сейчас завод провел ряд организационных и технических мероприятий, направленных на совершенствование технологии и повышение культуры производства. Кроме того, ведется постоянная работа по улучшению эксплуатационных качеств двигателя, в частности внедрен сепаратор на нижней головке шатуна; скользящий подшипник наружного барабана муфты сцепления заменен шариковым. Для улучшения герметичности кривошипных камер введено резиновое уплотнение. Внесены также изменения в устройство прерывателя, благодаря чему устранен такой дефект, как самопроизвольное «сбивание» зажигания. Улучшена конструкция включателя лампы нейтральной передачи.

За последнее время число рекламаций резко сократилось, что свидетельствует об эффективности принятых нами мер».



Два праздника отмечает ныне коллектив автобазы Министерства обороны: сорок пять лет Советской Армии и сорок пять лет автобазы. В 1918 году, когда был организован гараж при штабе Реввоенсовета Республики, в нем стояло всего 12 легковых и 3 грузовых автомашины иностранных марок. Все они обслуживали раньше царский двор или были отбиты у белогвардейцев.

В 1919 году шестнадцатилетний доброволец-красноармеец Ваня Герасимов начал работать здесь связистом на самокате. Не раз он отвозил пакеты в Кремль Ленину, Свердлову.

Сейчас майор в отставке Иван Васильевич Герасимов — начальник автомобильной колонны. Водители колонны в честь XXII съезда КПСС взяли на себя социалистическое обязательство — стать образцовой колонной. Это обязательство выполнено. Колонне присвоено звание коммунистической.

Прекрасные люди выросли в одной из старейших автобаз страны. О некоторых мы расскажем. Работают в базе три друга: Сергей Александрович Голубев,

ЛЮДИ ОДНОЙ АВТОБАЗЫ

Павел Александрович Машуров и Архип Иосифович Молошняк. Все трое — ударники коммунистического труда. И хотя много лет прошло с тех пор, как отгремели последние залпы войны, но, как соберутся друзья вместе, обязательно вспомнят то горячее время. Голубев и Машуров возили командиров соединений, и немало пуль застряло в их вездеходах.

Сергей Голубев хорошо знал дивизионного комиссара Дмитрия Александровича Лестева, он был его шофером и не раз возил его под бомбами противника. Смертельно раненного комиссара Голубев доставил в госпиталь.

У коммуниста Архипа Иосифовича Молошняка тоже есть о чем вспомнить. Он был командиром автотранспортного взвода, который обслуживал авиационный полк. Весной 1944 года во время нашего наступления дальнобойные орудия противника стали обстреливать аэродром. Загорелся бензозаправщик, пламя охватило один из самолетов. Под огнем противника водители во главе с Молошняком рассредоточили самолеты по всему полю. Самолеты были спасены.

Кончилась война. Водители вернулись домой.

Старший техник-лейтенант Молошняк, демобилизовавшись, пришел работать на автобазу Министерства обороны. Здесь он стал водителем I класса. Авторитетного ветерана войны избрали секретарем партийной организации автомобильной колонны.

Уважают в коллективе Владимира Гавриловича Корнеева, главного технолога авторемонтной базы. На его счету — более 50 рационализаторских предложений, внедренных в производство. Хорошим производственником зарекомендовал себя и рационализатор Василий Филиппович Онищенко, который, как и многие его сослуживцы, является ветераном войны. На своей пятитонке он дошел до Берлина. После войны Онищенко, работая в автобазе электриком, закончил автодорожный институт. Теперь он — главный механик.

Рационализаторами стали многие работники автобазы. Вот характерные цифры. БРИЗ в автобазе был создан в начале 1948 года. За первые пять лет его существования было внедрено 62 рационализаторских предложения, а за последние четыре с половиной года — 512.

Хорошо ведется в автобазе спортивная работа. Недаром здесь работают 12 мастеров спорта. Среди них и Сергей Александрович Голубев, победитель и призер многих крупных соревнований.

Активно работает организация ДОСААФ. Второй год комитет ДОСААФ автобазы по своей группе держит первенство в Москве. Начальник автобазы, секретарь партийной организации и председатель комитета ДОСААФ удостоены высших наград оборонного Общества, занесены в Книгу почета ЦК ДОСААФ СССР. Знаком «За активную работу» награждены тридцать водителей.

Председатель комитета ДОСААФ Федор Тимофеевич Ванин вот уже 10 лет бессменно руководит оборонной работой. Когда Ванина выбирали, лишь 17 процентов работников автобазы были членами ДОСААФ, сейчас их — 89 процентов. При его активной помощи подготовлено 15 спортивных судей, более четырехсот разрядников. Один из водителей

Вверху: старейший водитель автобазы А. И. Молошняк выезжает на линию. Начальник колонны И. В. Герасимов, как и обычно, решил поговорить с ним о подготовке автомобиля к работе.

базы — Борисов — в кольцевых всесоюзных гонках в 1957 году завоевал звание чемпиона Советского Союза. Годом позже на всесоюзных кольцевых автогонках победил другой водитель автобазы — Кузнецов. В 1960 году на всесоюзных гонках в Таллине на первое место вышел третий армеец — Галыгин.

Машины гонщикам готовил Василий Игнатьевич Орлов. Он работал вначале механиком, без отрыва от производства закончил машиностроительный институт. Сейчас коммунист Орлов — ведущий конструктор и начальник технического отдела авторемонтной базы.

По-молодому трудится коллектив старейшей автобазы страны. И ветераны войны, вчерашние офицеры и старшины Советской Армии, во всем задают тон.

Д. ГРАВЕ.



Конструктор спортивных машин В. И. Орлов (справа) и мастер спорта, неоднократный участник соревнований С. А. Голубев.

Фото В. Бровко

Председатель комитета ДОСААФ автобазы Ф. Т. Ванин (справа) проводит беседу с работниками профилактория.



Поэт Борис Дубровин — автор девяти книг. Значительное место в его творчестве занимают стихи о советских воинах, об их подвигах, верности Отчизне, долге перед народом. И это понятно: Борис Дубровин — участник Великой Отечественной войны. Первокурсником Московского автомеханического института ушел юноша добровольцем в ряды Советской Армии. Он был в пехоте автоматчиком, служил в Военно-Воздушных Силах Первого Белорусского фронта, выполнял обязанности моториста, оружейника, летал стрелком на бомбардировщиках. Советские воины, однополчане и стали героями первых стихотворений Бориса Дубровина.

В 1957 году Борис Дубровин был принят в члены Союза советских писателей, а годом позже закончил Литературный институт им. А. М. Горького. В прошлом году вышли четыре книги Б. Дубровина — сборники стихов «Дыхание границы», «Провожает земля», «Ветер мужества» и повесть «Конец безмолвию». Первая книга удостоена республиканской премии. Хорошо приняты читателями и другие книги.

Стихи, публикуемые на этой странице журнала, войдут в новую книгу Бориса Дубровина «Сердца, неведомые миру», которую выпускает в 1963 году Воениздат.



Б. ДУБРОВИН

Дороги дальние, испытанные юностью

Из новых стихов



ДОРОГА В ПОЛЯХ АЛТАЯ

То летит прямая,
То витая,
Будто бы плутая...
Вьется снег...
Снежное безмолвие Алтая,
Кажется, не кончится вовек.
Будто бы и жизнь ровнее поля
И яснее ясного — судьба...
Под снегами дремлющими
Вволю
Выспятся озимые хлеба.

Но к дороге мчащейся прикован,
Не смыкающий усталых век,
В телогрейке и в ушанке новой,
Словно задремавший, человек.
Спит земля. Не слышно и дыханья...
Спит метелью выстеленный путь...
Но не задремать воспоминаньям
И вовек былому не уснуть.
Бьют сквозь годы
Близкие снаряды,
Разрываясь рядом — на беду.
Ведь
Дорога жизни Ленинграда
Шла сквозь смерть
По ладожскому льду.
Был тот путь стремителен и долог,
Руль внезапно дрогнул под рукой —
В телогрейку врезался осколок
И в ушанку врезался другой.
Шла сквозь гибель
Яростная трасса!
Хлеб он вез!
А все вокруг во мгле...
Не разжались губы,
И ни разу
Не разжались руки на руле.
Годы, годы!..
Памятью питая,
Вы вперед зовете — не назад!
Оттого в безбрежности Алтая
Вспоминаешь снежный Ленинград.
Этою завьюженною ранью
Близкими становятся поля:
Чем дороже нам воспоминанья,
Тем дороже милая земля.



НА БОЛЬШАКЕ

Врастает угол кузова
В набрякшее плечо, —
Дай скатам грязь обкусывать
И буксовать еще.
Я шел себе вдоль хутора,
Проси иль не проси,
Но жалко мне полуторку,
Застрявшую в грязи.
Не видно мне водителя,
Мне виден задний скат.
Я крикнул убедительно:
«А ну, подай назад!
Вперед!» И вот пружинисто
На кузов приналег.
Дай только скату вылезти.
«А ну, еще разок!»
Как будто он ужаленный,
И тянет, теребя,
Не скаты из прогалины,
А душу из тебя.
И вкривь и вкось напетлено...
Я взмок...
Сорвался крик...
Осадисто и медленно
Сползает грузовик...
Но только — дымка выхлопов,
Как выстрелы в упор,
И начал песню хриплую
Измотанный мотор.
И вот уж песнь горластая,
И выровнялся гул...
Шофер, видать, опаздывал,
Назад и не взглянул.
Какая скорость выдана!
Как здорово пошел!..
Мне стало неожиданно
Легко и хорошо.
На холм с разбегу вылетел
И пот отер со щек.
Я человека выручил —
Чего же мне еще!



ЮНОШЕ

Ты в казарму вошел,
Ты присел у стола,
Огляделся впервые несмело.
Но ведь юность моя
Здесь когда-то жила
И на этой скамейке сидела.
Вдруг случится —
Что ляжешь на койку, на ту,
Что у стенки, у самого края.
Там лежал я
И ночью смотрел в темноту,
От дневного труда отдыхая.
К автомату потянется ищущий взгляд,
К пирамиде, что вделана в стену.
Вдруг достанется тот же тебе автомат,
Что и мне послужил неизменно.
Он прохладен, как будто его никогда
Не сжимал я горячей рукою,
И как будто не я его чистил года,
Не носил на заданье с собою.
Но у каждого, видно, бывают пути,
Те пути, что суровы и святы,
Сквозь которые
Каждый обязан пройти,
Чтобы стать настоящим солдатом.

НОВЫЙ МОТОРОЛЛЕР М-175

Вести из конструкторских бюро

Мотороллер и мотоцикл. У каждого из них есть свои достоинства и недостатки. По комфортабельности и удобствам мотороллеры значительно превосходят мотоциклы, но уступают им в устойчивости и проходимости. Как создать машину, которая воплотила бы в себе положительные качества мотоцикла и была бы лишена недостатков, присущих мотороллеру? После длительных экспериментов, изучения отечественного и зарубежного опыта конструкторы пришли к выводу, что такой мотороллер можно сделать, используя мотоциклетные агрегаты. Общность назначения, конструктивная близость этих машин — хорошая основа для унификации их узлов и деталей.

Учитывая это, ЦКЭБ мотоциклостроения разработало конструкцию и построило опытный образец мотороллера М-175 на базе «Ковровца-175». Двигатель мотороллера унифицирован с двигателем этого мотоцикла; его рабочий объем — 173,7 см^3, диаметр цилиндра — 61,75 мм, ход поршня — 58 мм, степень сжатия — 6,7; он развивает мощность 8 л. с. при 5000 об/мин. Цилиндр и его головка при движении машины охлаждаются встречным потоком воздуха. Стремясь сохранить характерный для каждого мотороллера проем в середине рамы и в то же время обеспечить хороший обдув цилиндра, конструкторы разместили двигатель внизу (см. стр. 16—17). Облицовка по форме напоминает туннель, по которому воздух направляется к цилиндру.

Откидывающееся седло мотороллера.



Вместе с тем двигатель несколько отличается от мотоциклетного. Алюминиевая рубашка цилиндра снабжена продольными ребрами, а головка — радиальными. Горизонтальное расположение цилиндра предопределило своеобразное размещение картера. Четырехступенчатая коробка передач оказалась вверху, над коленчатым валом. Ее работоспособность от этого, несмотря на изменение режима смазки, не ухудшилась.

На впускном патрубке цилиндра укреплен карбюратор. Он собран из стандартных деталей карбюраторов К-55 и К-28. Воздух поступает в него через сетчатый фильтр, находящийся в глушителе шума впуска.

Для задней втулочно-роликовой цепи, которая помещена в резиновых чехлах, в правой крышке картера двигателя сделаны новые окна. Старые окна закрыты резиновыми заглушками. В левой крышке картера также имеются новые наливное и спускное отверстия для масла.

Отработавшие газы удаляются из двигателя через глушитель, имеющий камеру предварительного расширения. Он расположен внизу, между рамой и задним колесом.

Система электрооборудования не отличается от мотоциклетной. В дальнейшем предполагается оборудовать мотороллер световыми указателями поворотов и стояночным светом. Но для этого потребуется увеличить мощность генератора Г-38 переменного тока и установить малогабаритный аккумулятор.

Рама мотороллера — трубчатая, сварная, опирается на переднюю и заднюю подвески колес.

Подвеска переднего колеса выполнена в виде длиннорычажной вилки толкающего типа с ходом колеса, равным 120 мм. Составленная из трубчатых элементов, она, как и задняя подвеска, подрессорена двумя пружинно-гидравлическими амортизаторами. Задняя подвеска маятникового типа, амортизаторы взаимозаменяемые, колеса с тормозным устройством, цепной привод и рулевое управление — от мотоцикла «Ковровец-175».

Все агрегаты и механизмы закрыты панелями, отштампованными из стального листа. Это придает мотороллеру обтекаемые формы.

Легкосъемный задний кожух обеспечивает хороший доступ к двигателю, механизмам трансмиссии и ходовой части.

Каковы эксплуатационные качества нового мотороллера? В 1962 году он был испытан в тяжелых дорожных и климатических условиях, а также на многодневных мотоциклетных соревнованиях. Результаты испытания обнадеживающие.



Подвеска переднего колеса.

Мотороллер М-175 занял первое место и получил золотую медаль на всесоюзных шестидневных соревнованиях и второе место и серебряную медаль на трехдневных республиканских соревнованиях. «Многодневки» убедительно показали, что М-175 можно рекомендовать для серийного производства.

А. ВОЛКОВ,
ведущий конструктор ЦКЭБ мотоциклостроения.

г. Серпухов.

Письмо в редакцию

ВСЕГДА НА ПЕРЕДНЕМ КРАЕ

С душой относится к своей работе шофер девятой курской автоколонны Михаил Иванович Бударев. Его отличает большая любовь к технике, стремление использовать ее до дна. Сейчас за Михаилом Ивановичем закреплен автобус ПАЗ-652. Он обязался довести пробег автобуса до 250 тысяч километров без капитального ремонта. А перед этим передовой шофер сдал машину в капитальный ремонт после 285 тысяч километров пробега.

М. И. Бударев трудится в автоколонне 16 лет и все эти годы является одним из лучших производственников, имеет несколько поощрений.

Скоро Бударев отметит славный юбилей — тридцатилетие работы водителем. Он был за рулем в годы первых пятилеток, на фронтовых дорогах Великой Отечественной войны, и сейчас он на переднем крае, среди строителей коммунизма.

В. ПАШКОВ,
начальник эксплуатации автоколонны.

г. Курск.



ДВА ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Воздушный фильтр автомобиля «Москвич-407» имеет в горловине патрубок, соединенный шлангом с крышкой клапанной коробки двигателя. Вследствие завихрений в горловине воздухоочистителя часть отсасываемого из картера газа выбрасывается из горловины и попадает под капот, образуя на его поверхности грязный масляный слой.

Улучшить форму горловины и устранить выброс дренажных газов под капот можно с помощью насадки (рис. 1), выполненной из алюминиевой трубки диаметром 14×13 мм.

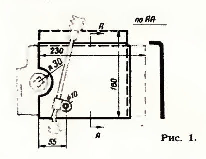


Рис. 1.

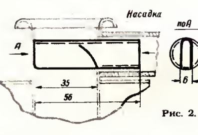


Рис. 2.

Механизм переключения передач автомобиля «Москвич-407» не защищен от попадания влаги и грязи из-под колес. Чтобы избежать этого, я сделал щиток из алюминия толщиной 1 мм (рис. 2, вид снизу автомобиля). Края щитка загибаются, и ему придается уклон к задней части автомобиля (необходимо проверить, чтобы он не касался рычагов во всех их положениях). Щиток заводится под трубку тормозного тросика и крепится болтом.

Ю. ЯКОВЛЕВ.

МЕРНЫЙ СТАКАНЧИК ДЛЯ МАСЛА

Нет нужды доказывать, какое значение имеет для сохранности двигателя мотоцикла правильное соотношение бензина и масла в топливе. Но некоторые модели наших мотоциклов и мопедов не снабжаются заводами мерными стаканчиками, и многие владельцы мотоциклов добавляют масло «на глазок» — когда больше, а когда меньше нормы.

У меня мопед «Рига-1». Я сделал мерный стаканчик из белой жести и припаял его донышком к нижней части пробки бензобака. Теперь ошибки исключены: на каждый литр бензина добавляется один стаканчик масла (емкость его 45 см³).

Могу порекомендовать этот способ мотолюбителям. А вообще-то заводы сами должны укомплектовывать машины стаканчиками.

В. ТОПИЛЬСКИЙ.

г. Шахты Ростовской области.

ПРОВОЛОЧНОЕ КОЛЬЦО ЗАМЕНЯЕТ ПРОКЛАДКУ

Те, кому доводилось ремонтировать своими силами мотоцикл, знают, что нередко дело останавливается из-за того, что под рукой не оказывается готовой асбестовой прокладки под выпускной патрубок, работающей при высокой температуре.

В этом случае можно сделать вместо нее кольцо, воспользовавшись проволокой диаметром 0,5—1,0 мм. Кольцо надо обмотать асбестовым шнуром. Число слоев обмотки определяется подгонкой кольца по месту. Служит такое кольцо вполне надежно. Это уже проверено на практике.

Б. ДЕРНАЧЕВ.

г. Кинель Куйбышевской области.

КАК ЗАПУСТИТЬ ДВИГАТЕЛЬ НА МОРОЗЕ

Для облегчения пуска мотоциклетного двигателя при большом морозе я применяю следующий метод: открываю бензокраник и наполняю поплавковую камеру горючей смесью, затем полностью закрываю воздушную заслонку и, нажав на рычаг декомпрессора, велосипедной масленкой заливаю бензин в отверстие декомпрессора. Последний для большего удобства следует располагать так, чтобы его отверстие находилось в верхнем положении. После этого энергично нажимаю ногой на пусковую педаль, и двигатель сразу же заводится.

А. КОСОВЕЦ.

с. Озерцо Брестской области.

САМОВЫТАСКИВАТЕЛЬ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Обычно, когда автомобиль забуксовал или попал в глубокую колею, приходится тратить много времени и усилий, чтобы вытащить машину. Я сделал самовытаскиватель, который в подобных случаях всегда окажет автолюбителю добрую услугу.

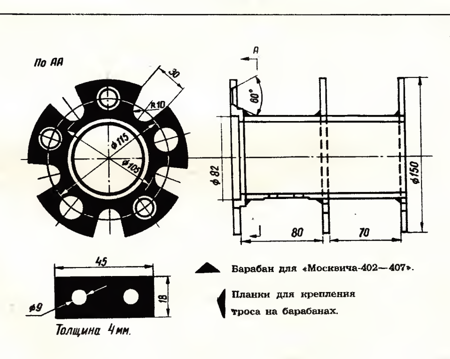
Устройство состоит из двух стальных сварных барабанов, двух стальных тросов толщиной 5 мм и длиной 20 м и двух ломиков длиной 500—600 мм, диаметром 16—18 мм.

Пользуются этим устройством следующим образом. Сняв декоративные колпаки и отвернув по три гайки на задних колесах (две гайки остаются), на них устанавливают барабаны. Затем разматывают тросы на каждом барабане и свободные концы с помощью ломиков укрепляют в направлении движения автомобиля. Включив передачу (первую или задний ход) плавно отпускают сцепление. При этом буксующее колесо наматывает трос на барабан, и машина трогается с места. Во время движения следят за намоткой троса и в случае необходимости подправляют ее. Нельзя допускать, чтобы трос наматывался на покрышку или на задний мост.

При испытаниях это устройство показало себя с самой лучшей стороны.

В. ОРЛОВ.

Ленинград.



▲ Барабан для «Москвича-402—407».

◄ Планки для крепления троса на барабанах.



ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ УЧЕБНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Автомотоклубы ДОСААФ располагают значительным парком грузовых автомобилей для учебных целей. Правильное их использование, хорошее техническое состояние способствуют повышению качества подготовки шоферов. Этого можно добиться при своевременном выполнении сроков технического обслуживания, включающего комплекс обязательных работ по уходу за автомобилем.

Однако в автомотоклубах эти работы подчинены не только стремлению поддерживать технику в исправном состоянии. Они прививают учащимся прочные навыки по обслуживанию автомобилей в условиях эксплуатации транспорта.

К сожалению, мы нередко забываем об этой важной стороне дела. Недооценка значения и важности технического обслуживания в учебном процессе, отсутствие планирования этой работы, невыполнение ее в установленные сроки и в положенных объемах снижают не только коэффициент использования учебных автомобилей, но и степень подготовки специалистов.

Как же правильно организовать и проводить техническое обслуживание автомобилей в автомотоклубах?

Прежде всего необходимо составлять годовой план эксплуатации учебных автомобилей и месячные планы-графики технического обслуживания их. Годовой план эксплуатации определяет потребность автомобилей в техническом обслуживании, капитальном и среднем ремонте.

Необходимое количество их находят по формулам:

$$\text{ТО-1} = \frac{А \times С_{пр} \times Д_к \times К_п}{П_{\text{ТО-1}}} - (Р_{ср} + Р_{кап} + \text{ТО-2}),$$

$$\text{ТО-2} = \frac{А \times С_{пр} \times Д_к \times К_п}{П_{\text{ТО-2}}} - (Р_{ср} + Р_{кап}),$$

где:

ТО-1 и ТО-2 — количество технических обслуживаний,

$С_{пр}$ — среднесуточный пробег автомобиля (в км),

$Д_к$ — число рабочих дней в году,

А — списочное количество учебных автомобилей,

$К_п$ — коэффициент использования парка,

$Р_{ср}$ — количество средних ремонтов в год,

$Р_{кап}$ — количество капитальных ремонтов в год,

$П_{\text{ТО-1}}$ и $П_{\text{ТО-2}}$ — пробег автомобиля до первого и второго технического обслуживания соответственно.

$$Р_{кап} = \frac{А \times С_{пр} \times Д_к \times К_п}{П_{кап}},$$

$$Р_{ср} = \frac{А \times С_{пр} \times Д_к \times К_п}{П_{ср}} - Р_{кап},$$

где: $П_{кап}$ и $П_{ср}$ — пробег автомобиля до капитального и среднего ремонта соответственно.

При составлении месячного плана-графика учитывается установленная периодичность технических обслуживаний, суточный пробег автомобиля, средние и капитальные ремонты (см. в качестве примера приведенную таблицу).

За 50 учебных часов, отведенных программой на занятия по вождению, общий пробег автомобиля составляет 750 км, поэтому в нашем графике суточный пробег принят в 100 км (из расчета семи учебных часов в день при средней скорости движения около 15 км/час). В дни проведения ТО-1 он равен 50 км, а ТО-2 — 0. Периодичность ТО-1 — 800 км, ТО 2 — 4000 км. Сезонное техническое обслуживание включается вместо соответствующего ТО-1 или ТО-2. Буквой «С» в графике отмечены дни смены масла в двигателе.

Фактическое выполнение запланированных работ отмечается в графике (штриховкой, цветным карандашом и др.). Если автомобиль из-за неисправности ставится в текущий ремонт за два-три дня до очередного технического обслуживания, в этом случае целесообразно одновременно выполнить и эти работы с соответствующей отметкой в плане-графике (см. в таблице автомобиль 38-20). В дальнейшем эти автомобили проходят техническое обслуживание, как и прежде, в установленные сроки.

Фактический пробег автомобилей за текущий месяц после ТО-2 переносится в график следующего месяца. План-график вывешивается на видном месте (обычно рядом с расписанием занятий), чтобы курсанты знали, когда и какое техническоа обслуживание проходит закрепленный за ними автомобиль.

Большинство автомотоклубов имеет все возможности для создания специальных пунктов технического обслуживания (ПТО) с необходимым гаражным оборудованием и инструментом. Работы по техническому обслуживанию должны проводиться в гараже с осмотровой канавой или на открытой площадке с эстакадой (в летний период). При отсутствии эстакады можно использовать подкатные тележки или деревянные щиты с подголовниками для удобства работ под автомобилем.

Пункт технического обслуживания следует оборудовать двумя стендами с перечнями работ ежедневного обслуживания, ТО-1, ТО-2 и сезонного обслуживания, сгруппированных по агрегатам и системам автомобиля. Например, перечень основных операций ТО-1 должен включать все работы, которые надо произвести раздельно по двигателю, приборам питания и электрооборудования, силовой передаче, ходовой части, механизмам управления, кабине и кузову.

Такое построение перечней дает возможность каждому курсанту освоить целый комплекс отдельных видов работ (крепежные, смазочные, регулировочные и другие).

Наряду с перечнем работ на пункте технического обслуживания желательно иметь таблицу с основными регулировочными данными (величиной прогиба ремня вентилятора, свободного хода педали сцепления и тормоза, схождения и развала колес и другими).

В соответствии с планом-графиком инструктор по вождению накануне напоминает курсантам, закрепленным за автомобилем, о предстоящем техническом обслуживании и назначает нескольких из них для его выполнения. На ТО-1 достаточно выделить три-четыре человека, на ТО-2 — примерно четыре-пять.

Вначале руководитель должен познакомить учащихся с перечнем и порядком выполнения работ, раздать инструмент и распределить курсантов по рабочим местам. Руководитель контролирует качество и объем работ, а наиболее сложные операции, особенно регулировочные, выполняет сам, показывая и разъясняя их учащимся. Об окончании технического обслуживания он сообщает начальнику гаража, который, проверив и приняв работу, делает соответствующую отметку в плане-графике.

Описанная выше организация технического обслуживания учебных автомобилей уже нашла применение в некоторых автомотоклубах и дала хорошие результаты. Она может быть рекомендована всем автомотоклубам и школам Общества, готовящим водительские кадры.

К. ШЕСТОПАЛОВ,
старший инженер Управления военно-технической подготовки и спорта ЦК ДОСААФ СССР.

ПЛАН-ГРАФИК ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ УЧЕБНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Марка автомобиля	№ автомобиля	Пробег к началу месяца после ТО-2 (км)	ДНИ МЕСЯЦА 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30		Пробег за месяц (км)	Пробег к концу месяца после ТО-2 (км)
ЗИЛ-164	49-50	4000	ТО-2 С						выходной						ТО-1	выходной							выходной					ТО-1		выходной			план	2400	
																																	факт.	2500	2500
ГАЗ-63	18-37	—	Средний ремонт	Средний ремонт	Средний ремонт	Средний ремонт	Средний ремонт	Средний ремонт	выходной	Средний ремонт	Средний ремонт	Средний ремонт	Средний ремонт	Средний ремонт		выходной							выходной			ТО-1				выходной			план	1550	
																																	факт.	1600	1600
ГАЗ-51	38-20	1300							выходной	Т-Р ТО-1	ТО-1					выходной							выходной	ТО-1 С						выходной			план	2500	
																																	факт.	2200	3500

Беседа вторая *

Регулируем карбюраторы

„Почему ваш мотор работает, «как часы», а мой, сколько ни регулирую карбюратор, гремит, как погремушка?" Этот вопрос задал владелец мотоцикла М-61, украшенного восклицательным знаком.

Что можно посоветовать?

Попробуйте еще раз отрегулировать карбюраторы каждого цилиндра в отдельности.

В первую очередь убедитесь, что у оболочек тросов имеется небольшой свободный ход. Если он мал или его нет, заверните штуцеры-упоры на крышке смесительной камеры, иначе регулировка с помощью винта «количества» смеси не даст результата, так как дроссельные золотники будут приподняты тросами.

На время регулировки одного карбюратора другой цилиндр отключите — снимите со свечи зажигания провод и замкните его на массу. Прежде всего получите достаточно малые обороты двигателя на холостом ходу, которые могут о многом рассказать. Для этого закройте ручкой управления дроссельные золотники карбюраторов и винтом, регулирующим количество смеси, установите минимально устойчивые обороты коленчатого вала. Потом винтом, регулирующим качество смеси, попытайтесь увеличить число оборотов. Оно обычно возрастает при отвинчивании винта вследствие обеднения смеси. Затем вторично «винтом количества» уменьшите число оборотов до минимально устойчивых. В последнюю очередь желательно завинтить «винт качества» (не более чем на 1/4 оборота), это приведет к более устойчивой работе двигателя благодаря небольшому обогащению смеси. Если при работе, например, одного правого цилиндра вал двигателя вращается несколько быстрее, чем при работе левого, то винтом «количества» надо уменьшить обороты двигателя в первом случае и увеличить — во втором.

Не забудьте, что регулировку следует вести при надетом незасоренном воздухоочистителе и на прогретом двигателе. Посмотрите, достаточно ли интенсивно течет из бака в карбюратор бензин, нет ли в поплавковой камере соринок, воды, а также повреждений, которые могут вызвать повышение уровня бензина. Учтите, что сор скапливается и в нижней направляющей запорной иглы. Его необходимо удалить. Это удобно сделать сверлом, вращая его пальцами. Уровень бензина должен быть постоянным. Кстати, при наклонной установке на двигателе М-61 карбюратора К-37, предназначенного для работы в вертикальном положении, уровень бензина в поплавковой камере не будет достаточно стабильным, и это вызовет нарушение регулировки.

Однако все эти советы принесут пользу только при безупречной работе тросов: они должны легко перемещаться в оболочках, а оболочки не должны пружинить и осаживаться. Перед установкой новый трос в сборе с оболочкой завесьте тяжелым грузом.

Но вот все сделано вроде бы как полагается. Водитель нажал на пусковую педаль, и двигатель... неприятно затарахтев, стал вздрагивать. Что ж, и этого можно было ожидать. Видите ли, обычно считают, что для получения малых оборотов на холостом ходу достаточно отрегулировать карбюраторы. Это верно только в том случае, если двигатель и все, что к нему относится, исправны. Но довольно часто он тоже требует некоторой подготовки. Если этого не сделать, то завинчиванием и отвинчиванием регулировочных винтов удается только несколько снизить число оборотов, а при попытке их уменьшить двигатель на холостом ходу заглохнет.

Запомните: устойчивая работа на холостом ходу с малым числом оборотов коленчатого вала — один из главных признаков хорошего состояния и правильной регулировки двигателя.

Регулировка необходима не только для холостого хода, но и для режима нагрузок.

При средних положениях дроссельного золотника нужно подобрать подходящее положение дозирующей иглы. Учтите, что от перестановки иглы вверх улучшается приемистость и увеличивается расход бензина, а при перестановке вниз, наоборот, ухудшается приемистость и уменьшается расход бензина. Если же расход топлива нормальный и водитель удовлетворен приемистостью своего двигателя, то нет необходимости менять положение дозирующей иглы. Поднять иглу последовательно на одну-две позиции рекомендуется в том случае, когда при плавном открытии дроссельного золотника возникают обратные вспышки в карбюратор или в двигателе появляются детонационные стуки. Опустить иглу на одну-две позиции, безусловно, необходимо, если свеча из-за богатой смеси покрывается нагаром.

Иногда бывает необходимо заменить главный жиклер. Но это только при его повреждении, так как нормальная производительность жиклера обеспечивается заводом-изготовителем. Бывает, правда, что двигатель «клинит». Тогда следует испытать жиклер большей пропускной способности. Кстати, с таким явлением чаще сталкиваются владельцы мотоциклов с двухтактным двухцилиндровым двигателем.

Ну вот вы научились регулировать каждый из карбюраторов в отдельности. Теперь надо добиться их «синхронности», как говорят мотоциклисты. Это необходимо для равномерной работы двигателя.

В чем же заключается «синхронность»? Надо сделать так, чтобы, во-первых, цилиндры развивали одинаковую мощность и, во-вторых, чтобы они при переходе двигателя на работу под нагрузкой не отставали один от другого. А то бывает, что при открытии дроссельных золотников вначале двигатель работает как одноцилиндровый — второй цилиндр явно «не спешит» начинать работу под нагрузкой.

Одинаковую мощность мы получили при регулировке карбюраторов в отдельности для режима нагрузок. Теперь требуется только удостовериться, что регулировка дала удовлетворительный результат.

У двигателя, работающего на холостом ходу, надо, взявшись руками за оболочки тросов, поднимать поочередно один и другой дроссельные золотники. При этом двигатель должен без «хлопков» в карбюратор и глушитель быстро и ровно набирать обороты. Не следует, конечно, гонять двигатель на больших оборотах дольше, чем необходимо для проверки. Допустим, что он при этой проверке вел себя удовлетворительно. Тогда остается заставить цилиндры работать, не отставая один от другого. Сделайте свободный ход у оболочек тросов 1-2 мм и по возможности одинаковым у обоих карбюраторов. Вследствие этого тросы будут приподнимать оба золотника одновременно. Уже синхронное движение золотников может обеспечить равномерную работу двигателя. Но чаще вследствие того, что карбюраторы, а также цилиндры немного отличаются один от другого, для равномерной работы требуется, чтобы один дроссельный золотник немного опережал другой. Это достигается регулировкой штуцеров упоров оболочек тросов, расположенных на крышках смесительных камер.

Равномерность работы двигателя на режиме нагрузок проверяют и регулируют сначала на слух или при помощи спидометра, а затем — по тяговым свойствам правого и левого цилиндров в отдельности. Для предварительной проверки поверните на одну четверть оборота ручку управления дроссельными золотниками в сторону открытия и попеременно выключайте правый и левый цилиндры. Если двигатель работает, вы услышите, что вспышки в одном из цилиндров будут чаще, чем в другом, а спидометр при включенной передаче у мотоцикла, поднятого на подставку, даст различные показания скорости. Чтобы добиться равномерной работы, у «отстающего» цилиндра немного вывинтите, а у «спешащего» — завинтите на карбюраторах штуцера упоры оболочек тросов, причем сделайте так, чтобы у оболочек сохранился свободный ход.

Однако проверка на слух, точнее говоря, без нагрузки, недостаточна. В практике вы, наверно, встретитесь с тем, что на слух оба цилиндра работают одинаково, а на ходу выясняется, что мотоцикл «тянет» в основном один цилиндр, а второй «лентяйничает» и издает лишь звук выхлопа. Чтобы выявить «ленивый» цилиндр, попеременно выключайте цилиндры во время движения на третьей передаче. Надо добиться, чтобы мотоцикл двигался на правом и левом цилиндрах с равной скоростью. Для этого потребуется немного изменить регулировку карбюратора «ленивого» цилиндра, например поднять на одну-две позиции дозирующую иглу. Но весьма возможно, что цилиндр «нездоров» и его надо «лечить».

Но об этом в следующей беседе.

М. ГИНЦБУРГ.

* Первую беседу см. в журнале «За рулем» № 1, 1963 г.



СЛУЖБУ ГАИ НЕСЕТ ОБЩЕСТВЕННОСТЬ

Для тружеников нового индустриального центра Азербайджана — Сумгаита, борющихся за звание города коммунистического труда и быта, голубые повязки общественных автоинспекторов — не новость. Их давно уже привыкли видеть рядом с темно-синими милицейскими мундирами. Верные помощники работников Сумгаитской ГАИ, энтузиасты-общественники внесли немалую лепту в наведение порядка в работе городского автотранспорта, воздвигли неодолимый барьер перед нарушителями правил уличного движения.

Общественность провела традиционную декаду безопасности движения. На десять дней вся служба надзора за движением автотранспорта в нашем городе была передана людям с голубыми повязками.

...Взмах жезлом — и машина, резко затормаживая, подруливает к тротуару.

— Товарищ водитель, вы с запозданием реагировали на сигнал светофора, — обращается к шоферу новенького «Москвича» общественный автоинспектор, помощник машиниста паровоза железнодорожного цеха трубного завода имени В. И. Ленина Беник Гаспарян. Он делает внушение водителю и разрешает ему продолжать движение. Однако след от этой встречи остается. Сначала в записной книжке Гаспаряна, затем он будет перенесен в специальную книгу, которую ведет совет общественных автоинспекторов. И кто знает, не сочтут ли еще члены совета необходимым вызвать водителя на свое заседание. А это может кончиться не одним лишь устным замечанием.

Совет общественных автоинспекторов — это боевой штаб. В нем самые активные помощники ГАИ: Малик Агаев — заведующий гаражом автотранспортной конторы, Геннадий Филатов — электрик железнодорожного цеха трубного завода, Павел Жестовский — заведующий гаражом «Кавказэнергостроя». Совет возглавляет Николай Андреев, заведующий гаражом сумгаитского хлебозавода.

...Прямая, как стрела, магистраль ведет к поселку Строителей, к алюминиевому заводу. Охрану порядка движения на этой магистрали сегодня несут общественники из сумгаитской автобазы: бригадиры слесарей Михаил Карханов и Мирзага Касумов, механик колонны Адиль Ахмедов. Зоркий глаз общественника подметил нарушение правил водителем одного из самосвалов. Рука с голубой повязкой взметнулась вверх— приказ остановиться. Однако водитель проскакивает мимо, не снижая скорости. Напрасная попытка избежать наказания. Номер автомашины тут же фиксируется. Совет общественных инспекторов сегодня разошлет и эту машину, и организацию, которой она принадлежит.

С утра до позднего вечера несут свою бдительную службу дружинники.

А. ПЧЕМЯН.

г. Сумгаит. *Фото автора.*

На верхнем снимке: общественный автоинспектор Б. Набиев.

Запоздалое раскаяние! С нарушителем беседуют автоинспекторы-общественники Л. Покровский и Р. Акобджанян.



По следам неопубликованных писем

А ВОЗ И НЫНЕ ТАМ...

Группа шоферов — тт. Пономарев, Ефимов, Жегулевцев и другие — из совхоза «Читинский» Уральской области (Казахская ССР) обратилась в редакцию журнала с письмом, в котором сообщалось о недостатках в работе совхозного автопарка. В письме, в частности, указывалось на плохую проверку состояния автомобилей перед выходом в рейс, на их неудовлетворительное техническое обслуживание.

Редакция направила письмо в Уральский областной комитет КП Казахстана. Как сообщил нам заместитель заведующего отделом обкома В. Невежин, факты, изложенные в письме шоферов, подтвердились. За плохую работу по техническому обслуживанию автомобилей на заведующего гаражом К. Урынгалиева наложено взыскание.

Когда уже верстался этот номер журнала, из совхоза «Читинский» пришло новое письмо. Та же группа авторов сообщает, что в гараже совхоза по-прежнему отсутствуют необходимый порядок и контроль за эксплуатацией техники. Приказ директора совхоза об улучшении технического обслуживания автомобилей, о наведении строгого учета за сроками межремонтных пробегов и нормами расхода горюче-смазочных и других эксплуатационных материалов остается пока на бумаге.

В письме приводятся новые факты безхозяйственного отношения к технике, когда автомашинами управляют люди, не имеющие на то прав и необходимой подготовки.

Видимо, предупреждение, сделанное тов. Урынгалиеву, не возымело своего действия. Может быть, нужны иные, более решительные меры?

Встречи в редакции

Общественная приемная журнала «За рулем» начала работу

Первый четверг нового года был первым днем работы нашей общественной приемной. Дежурили члены редакционной коллегии журнала, работники ГАИ РСФСР Н. Юмашев, эксперт Государственного комитета при Совете Министров СССР по автоматизации и машиностроению А. Абросимов, юрист В. Ромм, инженер-преподаватель В. Табаков и другие.

Какие же дела привели наших читателей?

— По профессии я музыкант, — представился работник Всесоюзного радио А. Борисян.

Первая мысль, что перед нами начинающий автолюбитель, у которого, как это часто бывает, что-то неладится с машиной. Однако мы ошиблись. А. Борисян пришел к нам не за консультацией.

— Не кажется ли вам, — начал он, — что будущих шоферов учат в автошколах не всегда лучшим способам вождения автомобиля?

Тут же на листе бумаги он набрасывает более рациональные, по его мнению, приемы маневрирования автомобиля в узких проездах. Предложения интересны. А. Борисяну поручается подготовить специальную статью для журнала.

В. Клюшников и Н. Лазарев познакомились лишь в редакции. Но привела их к нам одна и та же забота о владельцах мопедов.

Число этих небольших машин на улицах наших городов за последнее время необычайно возросло. Госавтоинспекция приняла решение о регистрации мопедов с рабочим объемом двигателей 49,8 см3 и более и выдаче водителям удостоверений на управление ими. Эта необходимая мера вызвала некоторое замешательство в рядах мопедистов. Многим из них экзамены по правилам движения показались делом совершенно непосильным и, что греха таить, ненужным.

Вероятно, до прихода в редакцию так думали и наши гости. Когда же представитель ГАИ РСФСР познакомил их с несложными требованиями экзаменаторов, рассказал, как проводится проверка, все согласились с тем, что для любого владельца мопеда она не составит большого труда и вместе с тем сыграет положительную роль в повышении безопасности движения транспорта.

Однако с одним предложением В. Клюшникова и Н. Лазарева нельзя не согласиться. В чем оно? В снижении к водителям мопедов медицинских требований. В самом деле, не так уж значительно отличаются эти машины от мотовелосипедов, но врачебные комиссии подходят к человеку, управляющему мопедом, почти с такой же меркой, как и к водителям многотонных самосвалов. Справедливо ли это?

Редакция журнала обратилась по этому поводу в Министерство здравоохранения СССР со специальным письмом и надеется на положительное решение этого вопроса.

Инженер В. Нефедов — мотолюбитель со стажем. Но недавно он приобрел незнакомую для себя машину — мотоцикл М-62 «Урал». Опыта эксплуатации его еще нет, а заводская инструкция очень скупа. У В. Нефедова масса вопросов. На каждый из них он получает исчерпывающую консультацию.

Техник-механик по ремонту автомобилей А. Гайдин еще и общественный автоинспектор. У него интересные мысли по организации более производительной и безопасной работы автотранспорта. Одно предложение сразу же берется на заметку представителем ГАИ. Речь идет о необходимости введения знака «Односторонее движение». Именно знака, а не существующего указателя, который плохо читается.

Мы рассказали лишь о некоторых встречах в редакции в первый день работы общественной приемной. Но круг вопросов, по которым в ней даются консультации, значительно шире: эксплуатация и техническое обслуживание автомобилей и мотоциклов, правила и безопасность движения автотранспорта, организация учебного процесса в автомотоклубах, на курсах и в хозрасчетных школах, спортивные соревнования и подготовка спортсменов.

Напоминаем, что общественная приемная работает с 18.00 до 20.00 в первый и третий четверг каждого месяца. Иногородние читатели могут присылать письма по адресу редакции с пометкой на конверте: «В общественную приемную журнала «За рулем».

По принципу хозрасчета

Криворожская хозрасчетная автошкола существует меньше года. Основная ее база находится на руднике имени Фрунзе, поблизости от производства, от рабочих коллективов. Такое ее расположение не случайно. Именно шахтеры этого рудника горячо взялись за овладение профессиями шоферов и мотоциклистов.

Комитет ДОСААФ при поддержке партийных и профсоюзных организаций смог создать прочную материальную базу — хорошо оборудовать учебные классы, оснастить их всеми необходимыми агрегатами, механизмами для разборочно-сборочных и ремонтных работ. Материальная база все время пополняется. За счет накоплений школа приобрела шесть автомобилей и несколько мотоциклов.

Число желающих получить специальность водителя очень велико. Поэтому мы установили такой порядок: в первую очередь на учебу принимаются шахтеры по рекомендации завкомов, рудоуправлений и шахт.

Занятия ведутся по 624-часовой учебной программе пять раз в неделю. Мы стремимся к тому, чтобы время для учебы было удобным для людей, занятых на производстве. Шахтеры обычно работают в две смены. Поэтому и в школе уроки ведутся утром и вечером.

Вся программа рассчитана на шесть месяцев. Большое внимание обращается обучению курсантов практической езде, слесарным и разборочно-сборочным работам, правилам технического обслуживания автомобиля. Коллектив преподавателей совместно с ГАИ заботится о высоком качестве подготовки, о четком выполнении учебной программы. На протяжении всего курса к учащимся предъявляются высокие требования, организована помощь отстающим: консультации, дополнительные занятия. Активно ведется политико-массовая работа — лекции, доклады, беседы. Их проводят опытные и знающие свое дело специалисты, преподаватели, инструкторы, такие, как Л. Петров, А. Бяльский, Н. Кармановский, Н. Погребной.

Не случайно почти все курсанты с первого раза сдают экзамены в ГАИ.

За истекший год подготовлено более 500 водителей автомобилей и мотоциклистов. В текущем году эта цифра значительно возрастет.

И. ЗОЛОТАРЕВ,
старший инспектор
Днепропетровского обкома ДОСААФ.
г. Кривой Рог.

Г. В. ЗИМЕЛЕВ



30 декабря 1962 года после тяжелой продолжительной болезни скончался видный специалист в области автомобильной техники, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, доктор технических наук, профессор Георгий Владимирович Зимелев.

Г. В. Зимелев родился в 1903 году в г. Киеве. Начав трудовую деятельность в качестве слесаря на первом автомобильном заводе АМО, он вырос в крупного ученого в области теории и конструирования автомобилей, стал одним из создателей советской автомобильной науки.

Вся многолетняя деятельность Г. В. Зимелева неразрывно связана с созданием и развитием отечественной автомобильной техники, подготовкой высококвалифицированных кадров автомобилистов. Будучи талантливым педагогом и организатором, он в течение длительного времени руководил кафедрой в Военной ордена Ленина академии бронетанковых войск, много сил и энергии отдал воспитанию специалистов автомобильного дела и инженеров-танкистов. Среди воспитанников Г. В. Зимелева — ряд видных ученых, докторов и кандидатов технических наук, руководящих работников автомобильной промышленности и транспорта.

Перу Георгия Владимировича Зимелева принадлежит свыше 70 научных работ, много статей. Основные его литературные труды известны не только в Советском Союзе, но и за рубежом. По книгам Г. В. Зимелева изучали теорию автомобиля тысячи советских и зарубежных автомобилистов.

Для научной деятельности Г. В. Зимелева характерны удачное сочетание теории с практикой, глубокая связь с производством, большая общественная работа. Г. В. Зимелев являлся председателем экспертной комиссии ВАК при Министерстве высшего и среднего специального образования, председателем постоянной комиссии по проблемам проходимости колесных машин при Академии наук СССР, членом комиссии по присуждению Ленинских премий в области науки и техники, редактором реферативного журнала «Автомобилестроение и автотранспорт», членом технических советов Госплана СССР и Московского совнархоза, членом редколлегий журналов «Автомобильная промышленность» и «За рулем».

Работая членом редколлегии журнала «За рулем» с первых дней его создания, Георгий Владимирович вложил много знаний и инициативы в дело пропаганды новой советской и зарубежной автомобильной техники, отличался высокой принципиальностью и требовательностью.

Высокая эрудиция, огромная работоспособность, душевная теплота и личное обаяние снискали ему любовь и уважение в широких кругах работников автомобильной промышленности и автомобильного транспорта.

Верный сын Коммунистической партии, крупный ученый и талантливый педагог, чуткий товарищ и обаятельный человек — таким надолго останется Георгий Владимирович Зимелев в нашей памяти.

НОВОСТИ зарубежной ТЕХНИКИ

ДВИГАТЕЛЬ «ТРАБАНТ» Р-60

С января 1963 года на автомобили «Трабант», выпускаемые народным предприятием Баркас в Карл-Марксштадте (ГДР), устанавливается новый двигатель Р-60, пришедший на смену двигателю Р-50/2 модели 1962 года. В новом двигателе значительно увеличен рабочий объем цилиндров (с 500 см³ до 600 см³), благодаря чему мощность его возросла до 23 л. с., а максимальный крутящий момент — до 5,2 кгм, при том же числе оборотов (2750 об/мин). Освоив этот двигатель в производстве, коллектив народного предприятия Баркас сделал важный шаг на пути выполнения задачи, поставленной перед ним девятым Пленумом Центрального Комитета Социалистической единой партии Германии. В решении Пленума указывалось, что удельный показатель отношения веса легкового автомобиля «Трабант» к мощности его двигателя должен быть доведен до 25 кг/л. с. Ныне при сохранившемся общем весе автомобиля (с заправкой), равном 620 кг, этот удельный показатель снижен с 31 до 27 кг/л. с., что ставит «Трабант» в один ряд с лучшими европейскими микроавтомобилями.

В новом двигателе Р-60 сохранены все основные характерные черты конструкции двухцилиндровых двухтактных двигателей «Трабант», имеющих, как известно, возвратную продувку; впускной вращающийся золотник и вертикальное расположение цилиндров поперечно к направлению движения автомобиля. Осуществленные в новой конструкции изменения и нововведения коснулись лишь отдельных узлов и агрегатов, причем частично они были продиктованы не только поставленной задачей увеличения литража и мощности, но и технологическими соображениями.

Увеличение рабочего объема, в частности, достигнуто только за счет увеличения диаметра цилиндров с 66 до 72 мм при сохранении хода поршня равным 73 мм. Не изменены также расстояния между осями цилиндров. Чтобы обеспечить сохранение межосевых размеров и достаточные проходные сечения для охлаждающего воздуха (а также из технологических соображений), пришлось уменьшить толщину стенок цилиндров в средней их части с 6 до 3 мм (рис. 1). Это снизило общий срок службы двигателя (два ремонтных размера вместо четырех), но зато позволило значительно улучшить его технические параметры без существенных изменений в технологии производства.

Названное выше увеличение мощности (с 20 до 23 л. с.) и крутящего момента (с 4,5 до 5,2 кгм) достигнуто также за счет повышения степени сжатия с 7,2 до 7,6 и изменения фаз газораспределения. В связи с повышением степени сжатия возросли требования к применяемому для двигателя топливу — он рассчитан на бензин с октановым числом 78; требования к сорту масла не изменились, сохранено также соотношение масло-бензиновой смеси (1 : 33).

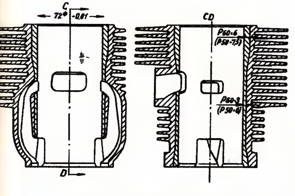


Рис. 1. Цилиндр двигателя Р-60 для автомобиля «Трабант».

Достигнутое улучшение в обработке торцовых плоскостей цилиндров и головки цилиндров, а также улучшение формы последней позволило отказаться от алюминиевой прокладки между ними. Связанное с этим уменьшение термических сопротивлений увеличивает долю тепла, отводимого через головку цилиндров.

В кривошипно-шатунной группе осуществлены многочисленные мелкие изменения, направленные к повышению срока службы двигателя. Конструкция коленчатого вала показана на рис. 2. В нижних головках шатунов вместо двухрядных роликовых подшипников установлены однорядные игольчатые подшипники с сепаратором, изготовленным из прочного алюминиевого сплава, и 17 иглами диаметром 3,5 мм. Это повлекло за собой увеличение диаметра шатунных шеек коленчатого вала с 25,5 до 28 мм. Рабочие поверхности шатунных шеек и игольчатых подшипников подвергаются поверхностной закалке. Заменены также роликовые подшипники коренных шеек коленчатого вала — ширина их наружных колец увеличена с 12 до 15 мм, что улучшило посадку подшипников в картере блока.

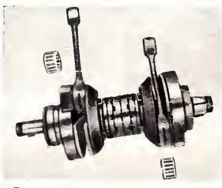


Рис. 2. Коленчатый вал двигателя Р-60. Слева вверху и справа внизу показаны игольчатые подшипники нижних головок шатунов.

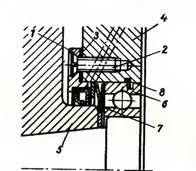


Рис. 3. Осевая стабилизация коленчатого вала двигателя Р-60.

Конструктивно изменен способ осевой стабилизации коленчатого вала. Вместо применявшегося ранее на коренном подшипнике упругого замкового кольца, устанавливавшегося со стороны сцепления, разработана конструкция, показанная на рис. 3. Она устраняет возможность осевого смещения коленчатого вала, вызываемого различием в тепловых расширениях алюминиевого картера и самого вала. Крышка **1** крепится винтом **2** (с потайной головкой) к картеру **4** через прокладку **3**. Крышка **1** центрируется в картере и имеет одновременно радиальную кольцевую прокладку, уплотняющую фланец маховика **5**. Шариковый подшипник **6** насажен на коленчатый вал с компенсацией зазора, обеспечиваемой усилием двух дисковых пружин **7**, которые находятся между наружным кольцом подшипника и крышкой. Имеющееся на этом кольце упругое замковое кольцо **8** упирается в картер двигателя.

Изменения в поршнях коснулись не только их размеров (диаметр увеличен до 72 мм), но и конструкции. Так, увеличен диаметр поршневого пальца и устранена его дезаксиальность, характерная для прежних конструкций.

Некоторое усовершенствование осуществлено в прерывателе. Здесь введена новая пластинка с неподвижным контактом и регулируемая фильц-щетка, что увеличило межремонтные сроки службы прибора. Для стабилизации установки зажигания корпус прерывателя опирается дополнительно на специально сделанный прилив в нижней части блока двигателя.

С установкой нового двигателя Р-60 значительно повысились динамические качества автомобиля «Трабант». Максимальная скорость автомобиля достигает 100 км/час. Улучшилась динамика разгона: скорость 60 км/час автомобиль развивает через 13 секунд после трогания с места; для достижения скорости 80 км/час ему требуется 23 секунды, в то время как «Трабант» модели 1962 года (с двигателем Р-50/2) достигал такой скорости лишь через 35 секунд после трогания с места.

Обращают на себя внимание удельные показатели, характеризующие совершенство конструкции нового двигателя, созданного в ГДР. Так, по литровой мощности (38,7 л. с.) двигатель Р-60 превосходит такие широко известные микролитражные двигатели, как итальянский «Фиат-600» (31,5 л.с./л), западногерманские «Глас-600» (34,2 л.с./л) и НСУ-«Принц» (38,4 л.с./л), голландский «ДАФ-600» (32,2 л.с./л), французские «Ситроен-Ами» (31,6 л.с./л) и «Рено-4» (30,8 л.с./л). Хотя сравнение здесь дается с четырехтактными двигателями, преимущество «Трабанта» по этому удельному параметру достаточно очевидно.

«Крафтфарцойгтехник», 1962, № 10.

СОЧЛЕНЕННЫЙ АВТОБУС «ИКАРУС» К-180

В Венгрии построены опытные образцы нового сочлененного автобуса «Икарус» модель К-180, который в нынешнем году будет поставлен на серийное производство.

Автобус предназначен для эксплуатации в крупных городах с интенсивным уличным движением и массовыми пассажиропотоками. Его вместимость — 160 человек, а в часы «пик» может достигать 190 человек. Установленный на автобусе мощный подпольный двигатель обеспечивает вполне достаточную для городского сообщения максимальную скорость 63,5 км/час и хорошую динамику разгона. Новый «Икарус» оборудован комбинированной подвеской (пневматика и стальные листовые рессоры), обеспечивающей плавность хода. Созданию необходимого комфорта для пассажиров способствует также мощная отопительная установка, которая летом используется в целях принудительной вентиляции салона.

Обращает на себя внимание хорошая маневренность автобуса: при общей дли-



Сочлененный автобус «Икарус», тип К-180.

не автобусного поезда 16500 мм (из них длина прицепа составляет 6500 мм, а переходного тамбура — 1140 мм) радиус поворота равен всего 10,5 метра, что выгодно отличает венгерскую конструкцию от большинства известных в Европе сочлененных автобусов. Максимальный угол поворота колес прицепа в обе стороны — 37 градусов, максимально допустимый угол вертикального склонения сочленения — 10 градусов.

Установленный на автобусе двигатель К-619 относится к новому типовому ряду, разработанному недавно венгерским Институтом автомобильной техники (ИАФИ). В этот типовой ряд входят четырехцилиндровые дизели с вертикальным и горизонтальным расположением цилиндров и шестицилиндровые V-образные подпольные дизели. Все названные двигатели нового типового ряда унифицированы друг с другом и имеют единые размеры цилиндров (диаметр — 125 мм, ход поршня — 130 мм), водяное охлаждение и верхнюю систему газораспределения с подвесными клапанами. В отличие от выпускавшихся до последнего времени заводами «Чепель» форкамерных дизелей, новые двигатели имеют систему прямого впрыска топлива. Наряду с увеличением размерности цилиндров следует также отметить повышение числа оборотов двигателей.

Двигатель К-619, установленный на автобусе «Икарус» К-180, является шестицилиндровым подпольным дизелем из названного типового ряда; рабочий объем его цилиндров составляет 9,570 см³. Двигатель развивает мощность 180 л. с. при 2400 об/мин и расходует при полной нагрузке 180 граммов топлива на 1 л. с. в час.

Сухое двухдисковое сцепление автобуса имеет гидропневматический привод. Коробка передач — пятиступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах, кроме первой. Передаточные числа: первой передачи — 6,17, второй — 2,99, третьей — 1,78, четвертой — 1,26, пятой — 1 и заднего хода — 6,68. Скорости движения автобуса в условиях города при этих передачах соответственно равны 10,3 км/час, 21,3 км/час, 35,8 км/час, 46,8 км/час, 63,5 км/час и (задний ход) 9,5 км/час. При изменении передаточного числа главной передачи максимальную скорость можно повысить до 80 км/час, что и осуществлено, например, в междугороднем варианте автобуса (имеется в виду пригородное сообщение на коротком плече).

К тормозной системе автобуса относится ножной пневматический тормоз с приводом на все три оси, ручной бесступенчатый тормоз с сервоприводом и моторный тормоз (на выхлопе), приводимый в действие педалью.

Электрооборудование автобуса — 24-вольтовое. Максимально допустимая нагрузка автобуса (при 190 пассажирах)— 23700 кг. Емкость топливного бака — 250 л.

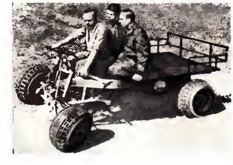
Вместимость, динамические качества и маневренность нового сочлененного автобуса «Икарус» К-180 выдвигают его, по мнению специалистов городского транспорта, в ряд лучших в мире конструкций подобного типа. Отмечается также, что инженерное решение большинства его агрегатов и узлов вполне соответствует современному уровню автомобильной техники и верно отражает тенденции ее дальнейшего развития в области автобусного производства.

«Мотор Транспорт», 1962, № 12.

«КРАКА» — СКЛАДНАЯ ВЕЗДЕХОДНАЯ ТЕЛЕЖКА

Мотороллерные заводы в Нюрнберге (ФРГ), выпускающие мотороллеры ДКВ и «Виктория», начали серийный выпуск легкой транспортной тележки с грузовой платформой на 800 кг полезного груза и открытым сиденьем для водителя и одного-двух подсобных рабочих. Машина получила название «Крака», образованное из двух первых слогов немецкого слова «транспортная тележка».

Конструкция шасси состоит из двух маятниковых рам, вращающихся вокруг одной средней оси и опирающихся на рессорные резиновые подушки. В заднюю раму жестко встроены двигатель и трансмиссия с цепным приводом. Передний маятник несет переднюю ось, состоящую в основном из одной верхней и одной нижней поперечных листовых рессор. Он может качаться вокруг оси вращения с амплитудой до 25 градусов.



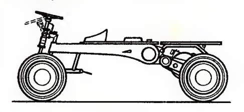
«Крака» на пересеченной местности.

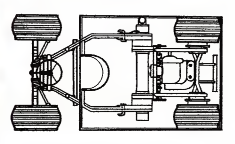
Над рамой имеется металлическая площадка размером 1750 × 1400 мм, служащая в качестве грузовой платформы; на ней предусмотрены два откидных сиденья для подсобных рабочих. Сиденье водителя находится в середине и выполнено отдельно от грузовой платформы.

Привод «Краки» осуществляется на заднюю ось от двухцилиндрового двухтактного двигателя с воздушным охлаждением. Он имеет рабочий объем цилиндров 400 см³ и развивает мощность 20 л. с. при 5000 об/мин. Максимальный крутящий момент — 3,2 кгм при 4000 об/мин. Четырехступенчатая коробка передач объединена в одном блоке с дифференциалом. Между коробкой и колесами имеется цепная передача.

Машина имеет специальные шины низкого давления, что позволяет ей хорошо передвигаться также и по мягкой неукатанной почве. Благодаря маятниковой конструкции рам усилия от неровностей дороги почти не передаются на грузовую платформу даже при движении по бездорожью. Возможно также применение и нормальных шин размером 5,60—13. «Крака» оборудована механическими тормозами на задние колеса и рулевым управлением с зубчатой рейкой (максимальный угол поворота колес — 45°).

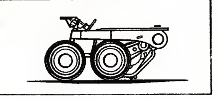
Габаритные размеры машины: длина — 2630 мм, ширина — 2420 мм, высота — 1150 мм. База — 2030 мм, колея передних и задних колес — 1100 мм. Радиус поворота — 3,5 м. Сухой вес машины составляет 400 кг, то есть вдвое меньше грузоподъемности. В зависимости от выбора передаточного числа главной передачи максимальная скорость «Краки» может достигать 20, 40 или 60 км/час. Машина способна преодолевать подъемы до 60 процентов.





Конструкция «Краки». Вверху — вид сбоку, внизу — вид в плане.

«Крака» в сложенном виде.



Особой чертой конструкции «Краки» является возможность ее складывания вокруг центра вращения передней и задней маятниковых рам. При этом задняя часть шасси откидывается под балку передней рамы. В этом случае общая площадь машины снижается до 1750 мм (длина) × 1400 мм, а высота уменьшается до 950 мм. В сложенном состоянии «Крака» уже не способна к передвижению, так как рулевая колонка и сиденье водителя должны быть сняты. Но она зато легкотранспортабельна на платформе грузового автомобиля.

«Моторвельт», 1962, № 11

УСТРОЙСТВО ДЛЯ РАЗГРУЗКИ ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ

На последней автомобильной выставке в Лондоне было показано новое устройство для разгрузки задней подвески от воздействия большого тормозного момента, возникающего при торможении автомобиля.

Устройство представляет собой обычный гидравлический цилиндр с поршнем и запорным клапаном, установленный между осью и поперечиной рамы автомобиля. При движении без торможения поршень при колебаниях задней оси свободно перемещается в цилиндре, работая в качестве дополнительного амортизатора, что улучшает ездовые качества автомобиля. При включении тормозов клапан гидравлического цилиндра, связанный с тормозным приводом, закрывается, в результате чего поршень жестко блокируется в цилиндре и возникающий на оси автомобиля крутящий момент воспринимается не рессорами, а поперечиной рамы.

В результате рессоры освобождаются от излишних напряжений, не происходит отрыва колес от земли и сокращается тормозной путь. На рисунке показана установка гидравлического цилиндра на ведомой задней оси трехосного автомобиля, однако он может быть установлен и на любой другой оси.

«Сервис Стейшн», 1962, № 10



АВТОТРАНСИЗДАТ В 1963 году

Более двухсот наименований книг, брошюр и плакатов выпускает ежегодно Автотрансиздат Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР. Здесь научные монографии, учебники и учебные пособия для вузов, техникумов, автомобильных школ и учебных комбинатов, справочники, производственно-техническая литература для инженерно-технических работников и кадров массовых профессий автомобильного транспорта, литература об опыте передовиков — ударников, бригад и коллективов коммунистического труда, учебные и производственные плакаты.

В связи с изменением программ подготовки шоферов третьего класса и программ повышения квалификации шоферов на второй и первый классы, а также пополнением парка страны новыми моделями автомобилей Автотрансиздат планирует выпустить в 1963 году учебники шоферов третьего, второго и первого классов.

Будут выпущены «Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР» и пособие шоферу «Обеспечение безопасности при вождении автомобиля», подготовленное сотрудниками Ленинградского филиала Научно-исследовательского института автомобильного транспорта (НИИАТ). На основе статистики дорожно-транспортных происшествий в пособии рассмотрены основные условия обеспечения безопасности движения, даны рекомендации по подготовке и проверке технического состояния автомобиля, методам вождения в различных дорожных условиях.

Четвертым — переработанным и дополненным — изданием выйдет «Краткий автомобильный справочник» НИИАТа. Справочник содержит технические характеристики автомобилей, автобусов, полуприцепов и прицепов, специализированного подвижного состава, а также машин хотя и снятых с производства, но имеющих еще распространение. Наряду с этим читатель найдет в справочнике сведения о развитии автомобильной промышленности в СССР, сможет познакомиться с классификацией автомобилей и параметрами для их оценки, данными о карбюраторах, аккумуляторных батареях, свечах зажигания, шинах, топливе, смазочных и других материалах, а также дорогах.

Будет продолжаться выпуск брошюр по регулировочным работам; книги предназначены для шоферов, слесарей, регулировщиков и механиков автомобильных хозяйств. В 1962 году изданы брошюры по регулировкам автомобилей ГАЗ, ЗИЛ, МАЗ и КрАЗ; в 1963 году выйдут в свет «Регулировка автомобилей «Москвич» (инженер Г. Ю. Шашковский и др.) и «Регулировка автомобилей УАЗ» (инженер В. С. Гурман).

Кандидаты технических наук Д. М. Аронов и Н. В. Брусянцев написали книгу по автомобильным смазочным материалам, инженер С. М. Гарасев — по эксплуатации и ремонту аккумуляторных батарей. Обе книги рассчитаны на массового читателя.

Ряд книг и брошюр будет издан в серии «Библиотека шофера». В брошюре «Оплата труда шоферов» авторы М. П. Дубникова, В. Н. Мизинов и Н. А. Черке расскажут о системах оплаты труда, ставках заработной платы шоферов грузовых и легковых автомобилей и автобусов, надбавках, доплатах и премиях шоферам. Группа инженеров Львовского автобусного завода готовит книгу по эксплуатации автобусов ЛАЗ, инженеры М. Т. Козловский и В. М. Бочнов — по новым дизельным двигателям Ярославского моторного завода, инженер М. Л. Грабовский — об опыте шоферов-новаторов.

В книге инженеров Ю. К. Есеновского-Лашкова и Д. Г. Поляка «Автоматизация управления автомобилями» рассмотрены основные принципы автоматизации, описаны системы полуавтоматического и автоматического управления, а также перспективы развития систем автоматического управления автомобилями. Издание рассчитано на шоферов и автомехаников.

Центральный комитет профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог подготовит второе издание «Правил техники безопасности для предприятий автомобильного транспорта», единых для всех ведомств. Эта книга содержит основные требования и рекомендации по безопасным приемам ведения работы на эксплуатационных и ремонтных предприятиях, освещает вопросы обеспечения охраны труда при работах на линии и на предприятиях.

Предусматривается также выпуск многочисленных памяток по охране труда и технике безопасности: «Памятка шоферу автомобиля-самосвала» (механик М. А. Вавилов), «Техника безопасности при техническом обслуживании и ремонте» (инженер И. Г. Чекрыгин), «Техника безопасности при работе с этилированным бензином» (инженер Ю. А. Архангельский), «Памятка аккумуляторщику» (инженер А. А. Зубарев), «Памятка электромонтеру автохозяйства» (кандидат технических наук И. Д. Далидчик) и другие.

По технике безопасности и предупреждению аварийности на автотранспорте издательство выпускает несколько серий красочных плакатов. Коллектив авторов (инженеры Л. И. Востриков, С. А. Губин, Е. И. Козаревский и др.) подготовит серии: «Техника безопасности при эксплуатации автомобилей» (10 плакатов), «Техника безопасности при техническом обслуживании и ремонте автомобилей» (15 плакатов), «Предупреждение аварийности на автотранспорте» (15 плакатов), «Пожарная безопасность» (5 плакатов), «Техника безопасности при работе с этилированным бензином» (5 плакатов). Художник В. Л. Кондратьев создал серию плакатов «Технические неисправности автомобиля — причины аварий», которые иллюстрируют основные неисправности, вызывающие дорожно-транспортные происшествия, а преподаватель П. П. Протасов — серию «Регулировка механизмов автомобилей» (8 плакатов), показывающую приемы и правила регулировки двигателя, механизмов трансмиссии, тормозов, рулевого управления, положения управляемых колес и подшипников ступиц.

Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта разработаны плакаты по эксплуатации и техническому обслуживанию газобаллонных автомобилей ГАЗ-51Ж и ЗИЛ-166А.

Все плакаты рассчитаны на рабочих автомобильных хозяйств и могут служить пособиями при подготовке и повышении квалификации шоферов, слесарей, механиков.

Значительный интерес для индивидуальных владельцев автомобилей, преподавателей автодела и учащихся автомобильных школ и курсов представит альбом «Автомобиль «Москвич-407», подготовленный инженером Ю. А. Хальфаном на основе серии плакатов, выпущенных Автотрансиздатом в 1960 году.

Для инженерно-технических работников автомобильного транспорта, преподавателей и студентов автомобильно-дорожных вузов и техникумов Автотрансиздат выпустит в 1963 году не один десяток книг, справочников и пособий. Вот некоторые из них: «Режимы технического обслуживания автомобилей» (кандидат технических наук Е. С. Кузнецов), «Перевозка пассажиров автомобильным транспортом» (кандидат технических наук А. Т. Таранов), «Электрооборудование автомобилей» (преподаватель Н. М. Ильин), «Погрузочно-разгрузочные работы на автомобильном транспорте» (кандидат экономических наук И. И. Батищев), «Справочник по гаражному и авторемонтному оборудованию» (трест ГАРО), «Системы питания автомобильных карбюраторных двигателей» (кандидат технических наук Д. А. Рубец и др.), «Оборудование указателями поворота автомобилей и прицепов» (инженер И. А. Коробченко).

Предусмотрен выпуск книг и брошюр по механизации и автоматизации процессов технического обслуживания и ремонта автомобилей, по организации перевозок, междугородным перевозкам, по вопросам экономики автомобильного транспорта и координации работы автомобильного и железнодорожного транспорта.

В серии «Обмен техническим опытом автотранспортных предприятий» выйдут брошюры о работе автотранспортников Красноярского края, эксплуатации самосвальных автопоездов (опыт автокомбината № 2 Главмосавтотранса), организации перевозок грузов на строительстве и в промышленности, механизации подъемно-транспортных работ и др. Брошюры серии «Опыт новаторов автотранспорта» посвящаются опыту передовиков.

Сотрудники издательства с благодарностью примут все замечания и пожелания читателей журнала по плану изданий и содержанию выпускаемых книг.

В. КЛЕННИКОВ,
главный редактор Автотрансиздата.

Художественно-технический редактор И. Г. Имшенинин. Корректор Е. Я. Обухова.

Адрес редакции: Москва, Н-51, Рахмановский пер., 4. Тел. К 5-52-24, Б 9-61-91.

Сдано в набор 28.12.62 г. Бум. 60 × 90⅛. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 400.000 экз. Подп. к печ. 16.01.63 г.
Г-90086. Цена 30 коп. Зак. 605.

3-я типография Управления Военного издательства Министерства обороны Союза ССР.

На лобовом стекле самосвала, который посменно управляют Юрий и Станислав Вайвода, написано «Ударник коммунистического труда». Это высокое звание братья заслужили самоотверженным трудом, они ежемесячно выполняют производственное задание на 140—150 процентов. Юрий Вайвода (справа) возглавляет комитет ДОСААФ автотранспортной конторы.

Досаафовцы Игарки много делают для распространения технических знаний среди широких масс трудящихся. Технические курсы, созданные при городском комитете ДОСААФ, ежегодно подготавливают более ста шоферов и мотоциклистов. На снимке — выпускники курсов. Старший госавтоинспектор М. Дурдов вручает удостоверение водителя автомобиля инженеру-гидрографу Ю. Федорову.

Герои Заполярных дорог

Игарка. Этот крупный порт, расположенный в устье могучего Енисея, лишь два года назад отпраздновал свое двадцатилетие. Возникший в период первых пятилеток, город стал одним из важнейших центров лесообрабатывающей промышленности. Здесь построены лесопромышленный комбинат, завод строительных изделий и ряд других предприятий.

Водители Заполярья — дружный и мужественный народ. Бесконечными полярными ночами ведут они машины по труднейшим трассам, среди вековых болот, по вечной мерзлоте. Есть среди них и настоящие герои.

Добрая слава идет в Игарке о шоферах автотранспортной конторы № 19, созданной из мелких автохозяйств. Такое объединение дало большой экономический эффект: сократились простои машин, себестоимость перевозок снизилась втрое, а объем их вырос в два раза. Коллектив шоферов занимает первое место в социалистическом соревновании предприятий города; ему вручено переходящее Красное знамя горкома КПСС.

Помещенные на этой странице снимки рассказывают о передовых водителях Крайнего Севера.

И. ГЕНИК,
общественный корреспондент
журнала «За рулем».
Фото автора

г. Игарка



Водитель такси Анатолий Ефимов — воспитанник оборонного Общества. Он — секретарь комсомольской организации автотранспортной конторы, ударник коммунистического труда. Недавно Ефимов принят кандидатом в члены КПСС. Коллектив водителей доверил ему новую «Волгу».



Эти болота по старинке называют непроходимыми. Но посмотрите на снимок: в любую погоду по таким тяжелым дорогам, узкому бревенчатому настилу, проложенному в тундре, машины доставляют из карьера в город стройматериалы.

70321



Февраль 1963

За рулём

Стар[illegible] с[illegible]ерхсроч[illegible] служ-бы А. И. Фи[illegible] [illegible]дит инструктаж [illegible]лиров щик[illegible]